

**LUZ STELLA DÍAZ BENÍTEZ**

**ARQUITECTURA INSTITUCIONAL EN EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN  
DE LA CIUDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA, 1920 – 1940**

**UNIVERSIDAD DEL VALLE  
FACULTAD DE HUMANIDADES  
DEPARTAMENTO DE HISTORIA  
DIRECCIÓN DE POSTGRADOS  
SANTIAGO DE CALI  
2014**

**ARQUITECTURA INSTITUCIONAL EN EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN  
DE LA CIUDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA, 1920 – 1940.**

**LUZ STELLA DÍAZ BENÍTEZ**

**Proyecto de grado presentado como requisito para optar por el título de Magíster en  
Historia**

**Director**

**JACQUES APRILE GNISET**

**UNIVERSIDAD DEL VALLE  
FACULTAD DE HUMANIDADES  
DEPARTAMENTO DE HISTORIA  
DIRECCIÓN DE POSTGRADOS  
SANTIAGO DE CALI  
2014**

## CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN .....	13
NACIMIENTO DE LA CIUDAD PORTURIA .....	14
INFLUENCIAS CONCEPTUALES BAJO LA DIRECCIÓN DE ALGUNOS EXPERTOS .....	21
LA INVESTIGACIÓN SOBRE EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD PORTUARIA: EL USO DE LAS FUENTES .....	26
HISTORIA DE LA CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD PORTUARIA EN LA ISLA DE CASCAJAL.....	30
SURGIMIENTO DEL PUERTO DE CASCAJAL, CONDICIONES MILITARES, POLÍTICAS, COMERCIALES Y ECONÓMICAS .....	31
LA NUEVA PANAMÁ .....	40
LAS TIERRAS DEL CASCAJAL (SU LEGALIDAD Y LAS PUGNAS ENTRE EL ESTADO Y EL MUNICIPIO POR EL TERRITORIO).....	45
EL SALTO TECNOLÓGICO.....	51
REGISTRO DE EDIFICIOS INSTITUCIONALES (LA ARQUITECTURA QUE DESAPARECIÓ Y LA QUE SE CONSERVA) .....	58
EJE DE LA CALLE PRIMERA .....	62
BONANZA ECONÓMICA E IDEALES CRECIENTES DE PROGRESO .....	69
EL MONUMENTO ARQUITECTÓNICO .....	71
VALORACIÓN Y PRESERVACIÓN.....	79
CRITERIOS DE VALORACIÓN.....	81
LA INTERPRETACIÓN DE LA IDENTIDAD EN EL PATRIMONIO CULTURAL .....	82
MONOGRAFÍA DE EDIFICIOS .....	86
IGLESIA CATEDRAL SAN BUENAVENTURA .....	88

ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL.....	107
EDIFICIO DE LA DIAN (DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES) .....	115
PALACIO DE JUSTICIA .....	124
CONCLUSIONES .....	131
NACE UN MUELLE CON CIUDAD .....	134
REFLEXIONES EN TORNO AL PATRIMONIO.....	136
BIBLIOGRAFÍA.....	140

## LISTA DE FIGURAS

	<b>Pág.</b>
Figura 1. Detalle caserío e isla	15
Figura 2. Perspectiva Raymond Concrete Pile. 1926	18
Figura 3. Iglesia Católica (Catedral). 1930	19
Figura 4. Exportaciones por Buenaventura en 1909	32
Figura 5. Muelle Rengifo en construcción. Buenaventura, 1942	35
Figura 6. Estadísticas aduaneras nacionales	43
Figura 7. Zona incendiada. 1931	55
Figura 8. Reconstrucción plan definitivo.1933	57
Figura 9. Calle del comercio. 1940	58
Figura 10. Vivienda tradicional de la época. 1925	59
Figura 11. Arquitectura oficial. 1925 – 1935	60

	<b>Pág.</b>
Figura 12. Período comprendido entre 1920 y 1940 (interpretación gráfica)	62
Figura 13. Buenaventura 1930. Calle del comercio	64
Figura 14. Buenaventura 1930. Desarrollo de la calle primera	66
Figura 15. Buenaventura 1940. Extensión de la calle primera hacia La Loma	68
Figura 16. Buenaventura, años 1940-1950. Desarrollo de la calle de comercio, parte alta	69
Figura 17. Localización de los cinco inmuebles	76
Figura 18. Hotel estación. 1922-24	77
Figura 19. Palacio Nacional. 1930	77
Figura 20. Edificio de la Aduana (nuevo edificio). 1930	78
Figura 21. Estación del ferrocarril. 1934-35	78
Figura 22. Catedral San Buenaventura (iglesia moderna) 1930-40	79
Figura 23. Foto aérea de Buenaventura	88
Figura 24. Localización	89
Figura 25. Emplazamiento del edificio	90

Figura 26. Localización del Hotel Estación y fotografía del edificio años atrás	98
Figura 27. Ejes de composición del edificio. Amarillo, eje secundario este oeste; y rojo, eje primario norte sur	102
Figura 28. Localización estación del ferrocarril	107
Figura 29. La estación se emplaza sobre una gran plazoleta sirviendo de remate al corredor paisa	108
Figura 30. Localización edificio de la Dian, en plano	115
Figura 31. Localización en foto satelital	116
Figura 32. Emplazamiento del volumen del edificio en la manzana	117
Figura 33. Las líneas rojas muestran las cuatro naves que conforman el volumen central; y las azules, los volúmenes adicionados al primero	120
Figura 34. Localización del palacio de justicia	124

## LISTA DE PLANOS

	<b>pág.</b>
Plano 1. Planta arquitectónica 1er. Piso	90
Plano 2. Planta de cubierta	91
Plano 3. Fachada principal	91
Plano 4. Fachada lateral derecha	92
Plano 5. Corte a-a'	92
Plano 6. Corte b-b'	93
Plano 7. Planta arquitectónica primer piso	99
Plano 8. Planta arquitectónica sótano	99
Plano 9. Fachada principal	100
Plano 10. Fachada posterior	100
Plano 11. Corte transversal	101
Plano 12. Planta arquitectónica primer piso	109
Plano 13. Planta arquitectónica segundo piso	109
Plano 14. Fachada principal	110
Plano 15. Corte longitudinal	110
Plano 16. Corte transversal	111
Plano 17. Planta arquitectónica, primer piso	117



Plano 18. Planta arquitectónica segundo piso	118
Plano 19. Fachada principal	118
Plano 20. Fachada posterior	119
Plano 21. Fachada lateral	119
Plano 22. Planta arquitectónica primer piso	125
Plano 23. Planta arquitectónica segundo piso	126
Plano 24. Fachada principal	126
Plano 25. Fachada lateral derecha	127
Plano 26. Corte longitudinal	127

## **NOTA DE ACEPTACIÓN:**

Aprobado por el Comité de Grado en cumplimiento de los requisitos exigidos por la Universidad del Valle para optar por el título de Magister en

---

Presidente del jurado

---

Jurado

---

Jurado

Santiago de Cali, 2014

## AGRADECIMIENTOS

Lo que más quiero es agradecer al Grande y *Misericordioso*, al *Todopoderoso: Dios*, llamaese *Alá*, *Jehova*, *Jahvé*, *Obatalá*, *Jah* o como se quiera; igual es el mismo *Dios*, por ser fuente de motivación y guía infinita.

A *JACQUES APRILE GNISET*. Necesitaria más de unos pocos renglones para agradecerle a él todo lo que ha hecho por mí. Al no tener suficientes palabras, diré gracias profesor por aceptar dirigir este trabajo a pesar de mi inusitada confusión y mi desmedida lentitud... Por los momentos de confrontación, amistad, génesis y revelación.

A mis hijos *ANDRES FELIPE Y MARIA CAMILA*, quienes a diario me demuestran que vale la pena vivir e intentar mejorar cada día. Quienes se acostaban a mi lado a jugar mientras yo realizaba estenuantes jornadas de trabajo en mi portatil. A ellos mil gracias por su silencioso apoyo, mientras viajaba a estudiar y se quedaban en casa.

A *GILMAR MOSQUERA*, mi compañero de travesías, mi amigo. El que siempre ha estado a mi lado apoyandome y encargandose de mis labores en mi ausencia. Gracias por ayudarme a hacer realidad mis sueños, por la ilusión y por el amor.

A *JOSÉ RAMÓN Y STELLA*, por hacer de mi una mejor persona a través de su ejemplo de templanza y honestidad, por lo que siempre han sido una guía a lo largo de mi vida.

A mis hermanos, *ELVIRA*, quien leyó y corrigió con amor y dedicación mis ensayos y este trabajo. A *MONICA Y MONCHO*, por su compañía e inmesurable amor.

A *FLOR HELENA*, por ayudarme tanto en la culminación de este trabajo.

A *ROBERTO LOZANO BATALLA*, por las jornadas de trabajo que con tanto cariño a pesar de sus múltiples ocupaciones me dedico.

A mis abuelos *HUMBERTO, ANGEL Y ELVIRA*, que me cuidan desde el cielo.

A todos los *DÍAZ*, a los *BENÍTEZ*.

A *BUENAVENTURA*, bello Puerto del Mar. Mi guardia natal, mi abuela encendida....

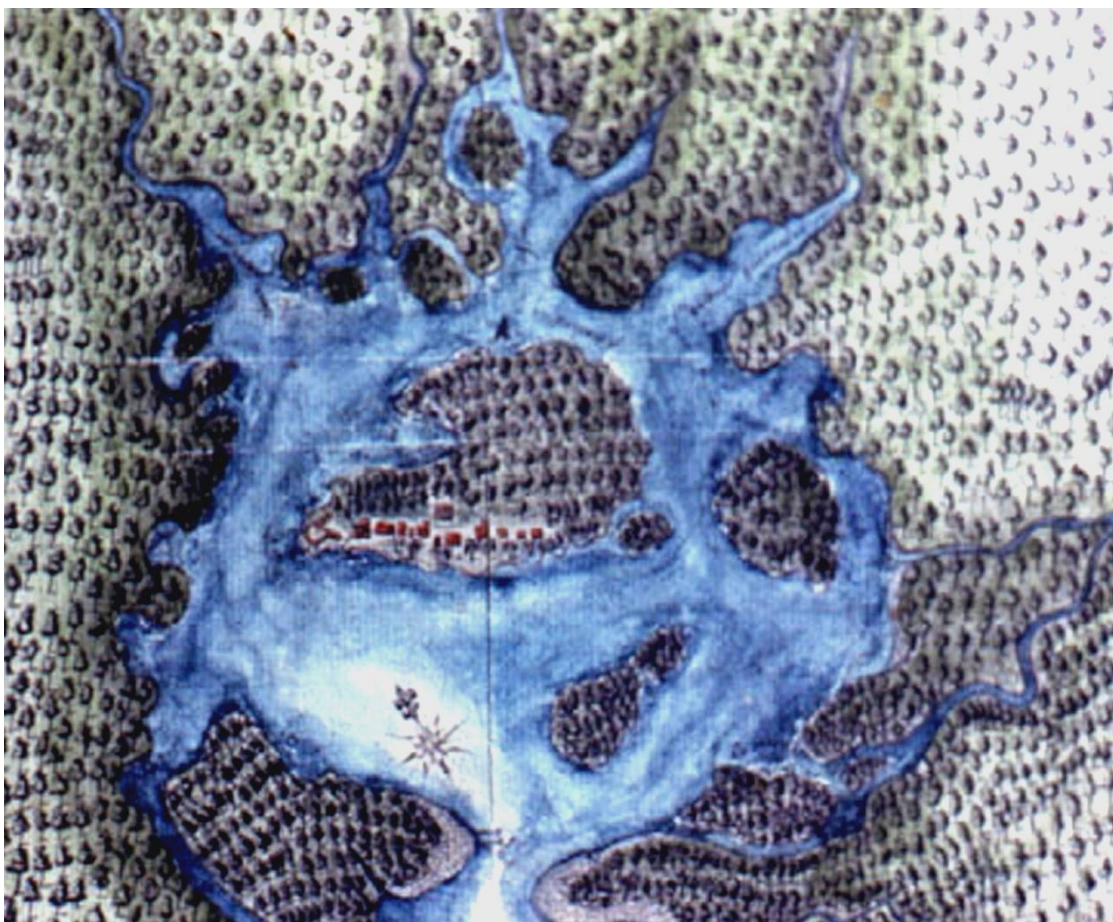
A *Toda mi gente*, con la que crecí, los que marcaron mi memoria y mi identidad.

## **DEDICATORIA**

A mis hijos Andres Felipe y Maria Camila, los enanos más tiernos del mundo, mi razón de  
sonreir y mi ilusión de vivir.

## INTRODUCCIÓN

---



---

<sup>1</sup>Todas las imágenes utilizadas en los encabezamientos de los capítulos, pertenecen al Archivo fotográfico del CITCE de la Universidad del Valle.

## **NACIMIENTO DE LA CIUDAD PORTUARIA**

Esta investigación tiene como propósito analizar la arquitectura institucional de la ciudad de Buenaventura en relación con el proceso de urbanismo y modernización de la ciudad portuaria en la Isla Cascajal a principios del siglo XX. Para este fin, se hace un recuento histórico sobre la conformación de la ciudad y la manera como surgieron en ella, como testimonio, los edificios.

Los datos obtenidos provienen de la revisión bibliográfica y de fuentes primarias como archivos de prensa, oficiales y cartográficos; entrevistas y el inmueble arquitectónico que actúa como documento en sí mismo.

Este estudio intentará mostrar que la arquitectura técnica y diseñada, primero por ingenieros y posteriormente por arquitectos, llegó a la Isla del Cascajal con el Estado hacia 1920 y durante 20 años – temporada que podría interpretarse como años de prosperidad económica – se operó un cambio arquitectónico que tuvo un marcado origen institucional y que giró alrededor y en función del puerto.

La ciudad que hoy conocemos como Buenaventura nació como el resultado de objetivos y políticas comerciales y económicas, y fue así como se gestó su principal arquitectura, de carácter estatal, introduciendo una renovación tecnológica que originó la modernización del centro de la ciudad portuaria. Su actual conservación – pese a ser incipiente – refleja un hilo histórico que une pasado y presente. Con el fin de presentar el surgimiento de la ciudad portuaria en la Isla Cascajal y su urbanización-modernización en 1920, en el presente documento se exponen las vicisitudes que debieron sortear los moradores para edificar la ciudad, las pugnas de tierras entre el municipio y el Estado, y el nacimiento de inmuebles oficiales específicos que crean un contraste con la arquitectura típica y popular en madera, predominante hasta ese momento en la ciudad. Así, este estudio pretende evidenciar lo que

queda, pero también registrar lo que desapareció, y cómo el surgimiento de esta arquitectura nueva influye y se integra al proceso estatal de urbanización del puerto.

Pese a la indagación en los diferentes archivos y a la búsqueda en la diferente documentación producida, no fue posible establecer con precisión la fecha en que se estableció el puerto marítimo en el poblado insular. Al respecto Jacques Aprile Gniset<sup>2</sup> afirma:

Según parece resultó de un traslado pragmático y paulatino, hecho de manera progresiva y sin ningún ceremonial. Lo cierto es que se apoyó en la previa existencia del villorrio de pescadores que presentan los mapas de los años 1820 – 1830, expresado por una corta hilera de cinco o diez chozas de paja; fuera de escala, ocupan casi la totalidad del costado sur de la isla. Luego, los datos de los capítulos anteriores evidencian un desplazamiento hacia la isla de personas que vivían anteriormente en los ríos Anchicayá, Raposo y Dagua; es decir pasando de los puertos fluviales en desuso al nuevo puerto marítimo.

**FIGURA 1. 1821. DETALLE CASERÍO E ISLA**



Fuente: archivo fotográfico CITCE Universidad del Valle.

---

<sup>2</sup> Aprile-Gniset, Jacques. Hábitats y sociedades del Pacífico. Volumen 2. Génesis de Buenaventura. Serie Hábitat Pacífico. Buenaventura: Universidad del Pacífico, 2005. p. 185

Lo que sí se evidencia en las pesquisas realizadas, es que el puerto naciente, incómodo para algunos, y poco habitado; cambió su condición cuando empezó a operar en él, en 1917, el Ferrocarril del Pacífico. Así se inició un movimiento comercial y turístico que introdujo en la ciudad en formación, elementos de comodidad en los diferentes hoteles, residencias particulares y en las vías públicas, aumentando considerablemente la población, como se observa en los censos de la época. López<sup>3</sup> frente a esto comenta:

El comercio ahora es abundante y cuenta con firmas muy respetables; la esfera social ha sido animada con la instalación de distinguidas familias, nacionales y extranjeras; los deportes modernos encuentran ambiente propicio, a lo cual se deben la fundación y el sostenimiento del team de Foot-Ball “Buenaventura”, que tomó parte en las recientes Olimpíadas nacionales; en las calles se oye el ruido del motor de los automóviles; la bahía, que es una de las más amplias y seguras de Sur América, se ve diariamente visitada por barcos de múltiples nacionalidades, y el aspecto material de la localidad toma cada día más prometedores relieves con el malecón que actualmente se construye y con modernos edificios de elegante estilo, como el que ocupa el club, el de propiedad del Departamento del Valle y el del Hotel Estación, situado junto a la línea férrea y a la entrada del Muelle. Este último edificio tiene un amplísimo tanque de natación que permite tomar los baños de mar con la mayor comodidad.

El crecimiento de la ciudad-puerto se debió a su auge comercial, lo cual llevó a la introducción de la arquitectura como elemento de prestigio y desarrollo de una localidad en formación. Para Aprile-Gnisset, Buenaventura “era aun en 1920, una ciudad sin arquitectura”. Refiriéndose a la calle del comercio, anota:

Esta *espina dorsal urbana* queda ocupada exclusivamente por almacenes, bodegas, ramadas de los botes y viviendas, del segmento social de los grandes mercaderes nativos o extranjeros. Pero se advierten unas más modestas tiendas mayoristas, incluso alguna que otra pequeña tienda minorista del tipo misceláneas o abarrotes. De tal modo que esta vía se convierte en prestigioso símbolo urbano, el cual no carece de una marcada connotación de clase; unos vecinos hablan con respeto de los señores de la *calle del comercio*, de la crema (del francés *crème*) de la sociedad porteña, mientras para otros es la *calle de los ricos*, cuando no la *calle de los místeres*. Igual que en

---

<sup>3</sup> López, Eduardo. Almanaque de los Hechos Colombianos. Colombia. 1929. p. 701



Barbacoas, Quibdó, Guapí o Tumaco, allí viven las familias más adineradas, y tradicionalmente, en caso de un siniestro, los más desamparados de la ciudad se precipitan para tratar de salvar algo de las llamas, y recuperar algo en los escombros de las tiendas. Por lo tanto la calle del Comercio es, en tiempos del *libre cambio*, la manifestación espacial urbana y la proyección urbanística y arquitectónica de un fenómeno con raíces económicas, con percepción eminentemente social e imprescindible extensión ideológica. En cuanto a su surgimiento, técnicamente es un simple cambio de tránsito y de uso del espacio público<sup>4</sup>.

De esta forma, con la creación de una élite en la escala social de la ciudad, se empieza a reflejar una diferenciación en la arquitectura: las casas pajizas contra las viviendas ostentosas de los comerciantes moradores de la Calle del Comercio y el surgimiento de la arquitectura oficial que empieza a aparecer. En algunas crónicas que presenta el “Relator”, en los primeros meses de 1920 se destaca de las impresiones del puerto que sólo se veían algunas chozas pajizas, cuestión que va mudando entre 1914 y 1930, cuando la isla se va convirtiendo en una ciudad portuaria populosa, objeto de constantes migraciones de jamaquinos, sirios y palestinos; con ofertas de mano de obra para el muelle portuario. Estas personas conformaron el gremio de comerciantes ubicados en la Calle Primera y con la instalación de sus negocios fueron transformando el perfil urbano hasta ese momento presente en la ciudad en formación.

En la década de 1920, sobre una depresión producto de un relleno, se diseña la plaza de la ciudad con una planta rectangular, alargada y de pequeñas dimensiones. En tres de sus cuatro esquinas se ubican tres edificios *modernos*: el Palacio Departamental, el Palacio Municipal y el Edificio Pagnamenta. Estos fueron en su momento los tres edificios más representativos de la isla, enmarcados por la plaza y contruidos con los materiales importados de la época. Pero no serían los únicos que se estarían construyendo en Buenaventura, testimonio del desarrollo socio-económico de la naciente ciudad; a dos cuadras hacia la punta, y en posición esquinera, se elevan los tres pisos de cemento del Edificio Eder, llamado Hotel Europa; diseñado por el ingeniero italiano Gaetano Lignarolo. A una cuadra de distancia, en la punta del fuerte, se cierra la Calle del Comercio con la

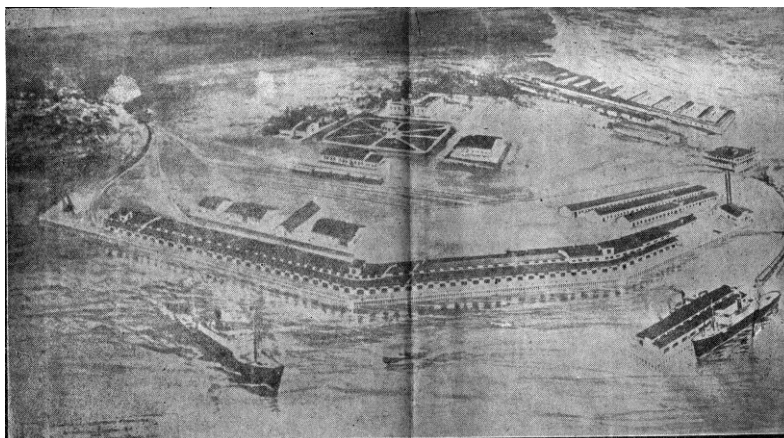
---

<sup>4</sup> Aprile-Gnisset, Op. cit., p.273

construcción del Hotel Nacional, conocido actualmente como Hotel Estación. Frente al hotel está la carrilera y “a pocos metros los viejos barracones de madera del Ferrocarril, con bodegas, oficinas y la vetusta estación de pasajeros”<sup>5</sup>.

Aquí se presentan los cinco edificios que se convirtieron en hitos monumentales, y que contrastan, con sus dos o tres plantas, con la horizontalidad reinante en el paisaje urbano. A estos edificios, en 1930, se suma la Iglesia recién reformada, la Catedral, que aún hoy conserva su diseño y ubicación original.

**FIGURA 2. PERSPECTIVA RAYMOND CONCRETE PILE. 1926**



Fuente: archivo fotográfico CITCE Universidad del Valle.

Vemos así que la *arquitectura diseñada* por ingenieros, originalmente, y posteriormente por arquitectos llegó al puerto con el Estado haciendo que el cambio arquitectónico que operó en el puerto entre 1925 y 1930 tuviese un marcado origen institucional. Así seguiría en los años siguientes, cuando el relleno del estero en la década de los veinte, entre el hotel Nacional (Estación) y el templo católico (Catedral) permitió recuperar las dos o tres hectáreas que se necesitaban para diseñar una avenida y un paseo-plaza dónde ubicar el Palacio Nacional, la Aduana Nacional y la Estación de Pasajeros del Ferrocarril.

---

<sup>5</sup> Aprile-Gnisset, Op. cit., p.461

**FIGURA 3. IGLESIA CATÓLICA (CATEDRAL). 1930**



Fuente: archivo fotográfico CITCE Universidad del Valle.

Los comerciantes y negociantes acaudalados acumularon capital en la naciente ciudad, pero no lo invirtieron en sus moradas de forma que estas transformaran la ciudad y manifestaran la prosperidad en la arquitectura doméstica. Estos mantenían sus negocios en Buenaventura, pero sus residencias en Cali, por lo que las decisiones importantes con regularidad fueron tomadas en esta última ciudad. Ese hecho no permitió que se evidenciaran huellas del florecimiento económico del puerto en la arquitectura privada. El modelo que predominó fue el de la vivienda-bodega-almacén del comerciante instalada, en hileras, en ambos lados de las pocas vías que iban surgiendo en la época. Las construcciones sin aislamientos laterales eran consumidas, con gran facilidad, por las llamas de los incendios que no pocas veces se presentaron. Esto conllevó a que el carácter de riqueza arquitectónica de la época se reflejase básicamente en la arquitectura institucional, lo cual constituye el objetivo del presente estudio.

Es preciso anotar que en estas décadas, en comunión con los edificios al servicio del comercio del puerto, nacieron otras instituciones con fines comerciales. Tal es el caso de la *Cámara de Comercio* creada en 1928; las obras del acueducto iniciadas en 1920; el Hospital Departamental de Santa Helena construido en 1925 y obras de ingeniería como el

puede de El Piñal, que une las dos zonas de Buenaventura conocidas popularmente como la isla y el continente.

Como ya fue mencionado, la ciudad que hoy conocemos como Buenaventura nació a partir de necesidades comerciales y económicas y fue así como se gestó su principal arquitectura y la urbanización de calles que, como la Primera, dan cuenta de un momento histórico específico. No obstante, actualmente la decadencia de dichos edificios, algunos considerados patrimonios arquitectónicos, y la paulatina pérdida de identidad histórica; se debe también a motivos económicos: las construcciones se han transformado en bares, y proliferan las ventas ambulantes, discotecas y restaurantes de comidas rápidas que deterioran, esconden y hasta terminan por destruir fachadas y predios de valor patrimonial. Muchas de estas transformaciones se ven originadas por inmigrantes de otras regiones del país que desconocen la importancia identitaria de esos espacios y que interpretan a Buenaventura, específicamente, como una plaza comercial favorable. Para muchos, Buenaventura se ha convertido en una hilera aparentemente interminable de comercio informal que si bien hace referencia a las carencias económicas de la población nativa, también evidencia oportunismo económico, visiones colonizadoras y ausencia de políticas de desarrollo y cuidado de la ciudad.

## INFLUENCIAS CONCEPTUALES BAJO LA DIRECCIÓN DE ALGUNOS EXPERTOS

La principal disciplina que guía esta investigación es *la historia urbana*, entendida como el método de la historia que da, en buena medida, respuestas a los temas de identidad y pertenencia. La historia urbana permite conocer y revelar aspectos de la memoria colectiva sobre la historia de la ciudad. Con este método se pretende explicar el desarrollo económico, social, político y urbano de Buenaventura.

Los diferentes artículos y debates del profesor Fabio Zambrano (2002, 2005), han instruido sobre la importancia de entender la ciudad como un instrumento pedagógico que enseña el orden, entendiendo este como el conjunto de normas y reglas formales y convencionales a través de las cuales se regula la interacción social, las expectativas y las prácticas en torno a la producción, la organización espacial, los usos, las formas de apropiación y los significados atribuidos al espacio urbano. En los seminarios impartidos por el profesor Zambrano se recalca la importancia de la traza urbana<sup>6</sup> como elemento clave para leer una ciudad, “*la traza urbana es una escritura en el espacio*”, es el primer documento que se debe leer en una ciudad.

Arturo Almandoz en su estudio *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina* (2008) realiza un ejercicio microhistórico que bien podría convertirse en un texto clásico sobre la historiografía urbana latinoamericana desde el siglo XIX hasta nuestros días. En esta obra, el autor presenta una recopilación de artículos presentados en congresos y diversas entrevistas, y realiza una reseña general de las principales corrientes teóricas vigentes en Estados Unidos, Europa y América Latina, dejando de manifiesto que hablar de historia urbana es crear una relación inmediata con el estudio de los procesos históricos, socio-culturales, políticos y físicos de las ciudades.

---

<sup>6</sup> Traza Urbana: forma en que se disponen sobre el suelo urbano los componentes estructurales de la ciudad.

*La carrera de la modernidad – construcción de la carrera décima. Bogotá (1945-1960)* de Carlos Niño Murcia y Sandra Reina Mendoza fue una guía clave para la construcción de la metodología de esta investigación, a la vez que aclaró, de forma magistral, la forma de enfrentar la historia urbana mediante la articulación de diferentes hechos sociales y su concreción en el espacio urbano. Este documento contempla la construcción del espacio como producto social, determinado por la formación social y los diferentes acontecimientos que en él se desarrollan. Aquí el protagonista es el espacio construido en su interacción entre los individuos que lo habitan y la ciudad misma. El libro expone la forma como a mediados del siglo XX, a través de una obra de gran trascendencia y complejidad como es el paso de una calle colonial a una gran avenida moderna en pleno centro de la ciudad, se verían surgir grandes edificios, con una gran arquitectura que se convertiría con el tiempo en Patrimonio Arquitectónico.

Richard Sennet atiende fenomenalmente la articulación entre sociedad y espacio en su investigación *Carne y piedra* (1994). Como lo indica el título, el documento presenta la historia de la ciudad narrada a partir de la experiencia corporal de los individuos, la organización de las sociedades en diferentes períodos a través de los cuerpos, cómo se movían, qué sentían, qué comían, sus intimidades, conflictos, la forma de divertirse, de circular, etc. El autor expone cómo todos estos actos encuentran su expresión en la arquitectura, la planificación urbana y la práctica de ambas. Estas experiencias son presentadas en distintas ciudades que van desde la Antigua Atenas, Roma, París, Venecia, Londres hasta la Nueva York contemporánea.

Del mismo modo, con el fin de indagar con mayor profundidad en la *historia urbana*, fue preciso valerse de otras disciplinas: la *historia regional* y la *historia local*.

El debate del Profesor Alonso Valencia Llanos sobre *La metodología en la Investigación histórica del Valle del Cauca* (2005) enfatiza que los aspectos metodológicos de la historiografía regional no son diferentes a los efectuados en la historia en general. Para demostrarlo, hace un recorrido al desarrollo de la historia regional en el Valle del Cauca y

presenta las discusiones que en torno a esto realizaron sus principales exponentes. Valencia Llanos expone los beneficios que aporta el valerse de fuentes locales y la utilidad de los protocolos notariales, argumentando que la importancia de las fuentes regionales no solo radica en el uso que el historiador hace de ellas, sino en el hecho de ser “fuentes descentralizadas”. El estudio de Valencia Llanos es clave en la relación histórica de *nación-región* y en lo relativo al nuevo componente que aparece: la *localidad*.

Al hablar de historia local, el autor invita al análisis de nosotros mismos y de nuestra historia, preocupándose por personas y comunidades que viven en un territorio en común. La historia regional y local fragmenta el paradigma de la historia política y económica de los grandes acontecimientos, la cual deja de lado a sujetos históricos del común que pueden también contribuir al entendimiento de las identidades nacionales desde la región y la localidad. La historia tradicional durante los siglos XIX y XX dejó de lado gran parte de las culturas afrodescendientes e indígenas, así como las diferentes manifestaciones locales de lo que es denominado cultura latinoamericana. Se pretende valer de este tipo de historia narrativa, que al hacer uso de voces tradicionalmente silenciadas va germinando las semillas de la identidad regional y local.

Los trabajos de los profesores Eduardo Mejía (2009) y Francisco Zuluaga (2006), son modelos del uso de la disciplina de la historia regional y local, y se parte de algunas de sus reflexiones para enfocar el presente estudio. El profesor Zuluaga (2006), argumenta que la historia local recupera la vida cotidiana como vida y, poniendo a los individuos en su realidad diacrónica activa, los presenta estableciendo relaciones con los otros individuos descubriendo paulatinamente acciones, actividades y conductas propias de las comunidades estudiadas.

Asimismo, se hará uso de estudios sobre *Patrimonio*. De las obras, *Tipologías arquitectónicas de interés patrimonial: Patrimonio Urbano en Colombia* de Alberto Saldarriaga (1996) y *Patrimonio, ciudad y región en Colombia* de Benjamín Barney (1996) de los cuales se han tomado elementos importantes para entender la valoración y la

preservación de las estructuras edilicias y de los centros históricos. Numerosos centros históricos de diversas ciudades colombianas han sido destruidos, al mismo tiempo, las intervenciones que se han efectuado sobre los inmuebles construidos han terminado por modificarlos drásticamente, en muchas ocasiones por no contar con referencias del pasado y por el desconocimiento de la historia de los sitios a intervenir.

Por otro lado, no se pueden desconocer estudios que tengan como base la historia económica; pues, teniendo como base esta disciplina, se pretende recapitular la realidad económica del naciente puerto de Buenaventura entre los años 1920 y 1940 como forma de comprender el papel del Estado, el surgimiento de élites y la conformación de cierto tipo de sociedad. Por ejemplo, en el *Almanaque de los Hechos Colombianos de 1929*, autoría de Eduardo López, se aprecia cómo entre los años 20 y 40 se incrementó, de forma vertiginosa, la construcción de inmuebles destinados al comercio, al ocio y a la prestación de diferentes servicios. Así, se entrevé el surgimiento de una élite que dirige los destinos del puerto convirtiéndose en la clase dominante, generalmente dedicada a actividades comerciales. López ilustra con diferentes informes de la época la realidad de las pugnas entre el Estado y el municipio por la propiedad de las tierras y presenta diferentes informes de obras construidas en ese momento.

El libro *Litoral Recóndito* de Sofonías Yacup (1976) expone el surgimiento de la ciudad puerto. A través de diferentes informes oficiales presenta la situación socio- política y económica de la Isla a principios del siglo XX, y permite entender los modelos de modernización de la ciudad a nivel urbano en la época informando sobre la construcción de diferentes edificios oficiales y la lucha legal sobre la titulación de las tierras entre el Estado y el Municipio.

Por otro lado, se indagó sobre posturas relativas a la *identidad* y su relación con la *arquitectura*. Para este fin el trabajo de la arquitecta Alicia Paz González, *Ordenando el Interior* (1997), es punto de referencia para identificar la identidad que genera la arquitectura en el colectivo. Según Paz:



“Hoy la crisis arquitectónica se ve reflejada en su falta de identidad; el volumen que día a día se construye es profundamente anónimo y generalmente va dirigido a una masa tan anónima como los propios edificios, asumiendo como propias imágenes y tecnologías que poco o nada tienen que ver con nuestras condiciones materiales ni nuestras necesidades más apremiantes<sup>7</sup>”.

La Buenaventura de hoy en día se destaca por la progresiva substitución de espacios y edificaciones consideradas patrimonio en manos del comercio formal e informal que crece acelerada y desordenadamente. Como menciona Paz González, nuestras ciudades se enfrentan a un poblamiento urbano frenético que da lugar al surgimiento de empresas inmobiliarias y construcciones en masa que determinan lo que se debe construir y por lo tanto el tipo de ciudad que se forja.

La solución a la vivienda se plantea entonces a partir de masivos conjuntos habitacionales, de gran escala, territorios prácticamente independientes de la ciudad y la mayor de las veces anónimos. Surgen, desde su fisonomía más que de su esencia, de modelos completamente importados. Lo mismo sucederá con los grandes centros comerciales que, como conceptos espaciales, van destruyendo día a día la cultura de usos de los espacios generada por una sociedad a lo largo de su devenir histórico. La fragmentación y despersonalización del espacio de la ciudad se hace cada día más notoria. Comienza entonces a evidenciarse una fuerte crisis arquitectónica y urbana, en la cual se han privilegiado los intereses de unos cuantos por sobre los de las mayorías<sup>8</sup>.

Estas condiciones locales y regionales hacen que cada día sea más difícil observar la identidad de los pueblos a través de su arquitectura. Por estos motivos desde mediados del siglo XX, en diferentes países del continente se vienen gestando prácticas arquitectónicas aisladas, paralelas a las mercantilistas, que se determinan por procurar la suma entre lo que se edifica universalmente y lo local y regional apropiado, expresando un especial interés por recuperar su territorio y la dimensión cultural de las sociedades.

---

<sup>7</sup> Paz González, Alicia. Ordenando el Interior. Arquitectura. División de Ciencia y Artes para el Diseño. Universidad Autónoma Metropolitana. México, D.F., 1997. p. 13

<sup>8</sup> Paz González, Op. cit., p.15

Los libros de Marina Waisman, “*El interior de la Historia*” (1993) y “*La arquitectura descentralizada*” (1995), han sido básicos para comprender el papel del uso social del patrimonio. El patrimonio como generador de identidades y el valor de la arquitectura como generadora de la identidad de los pueblos.

Finalmente, la principal referencia bibliográfica de la presente investigación es el libro de Jacques Aprile-Gnisset, *Génesis de Buenaventura* (2005). Este ensayo entrega una visión del nacimiento del puerto-ciudad como formación socio-espacial urbana de los inicios del siglo XX, centrando su mirada en la isla costera entre las fechas 1820-1930. La obra se orienta en la pregunta que definió sus límites ¿Cuándo, porqué y cómo surgen el puerto y la ciudad de Buenaventura en la Isla Cascajal? El texto identifica y articula, en forma de secuencia continua, los principales hitos de la génesis de la ciudad insular y ofrece insumos conceptuales y teóricos de valor inestimable para este estudio.

## **LA INVESTIGACIÓN SOBRE EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD PORTUARIA: EL USO DE LAS FUENTES**

Esta investigación se realizó bajo los parámetros que guían el método de la historia urbana, buscando resolver los interrogantes de identidad y pertenencia, así como conocer los aspectos de la memoria colectiva en la ciudad en estudio.

La Isla Cascajal en la actualidad refleja un marcado interés del Estado en la erección de sus edificios monumentales y deja entrever que desde su fundación fue concebida a partir de intereses económicos y comerciales. Por lo tanto, al estudiar la traza urbana nos encontramos que su principal arquitectura se gestó con el carácter institucional, a la vez que introdujo una tecnología nueva y modernizante en un poblado de características vernáculas. Pese a que la conservación de estas edificaciones no es la mejor, en ellas se puede observar una conexión estrecha entre el pasado y el presente. De ahí que en esta investigación se da respuesta al interrogante: ¿Cómo y por qué una arquitectura institucional que surge entre

1920 – 1940, influye en el proceso de modernización del centro de la ciudad portuaria de Buenaventura?

Dando paso a la hipótesis que la guió “la arquitectura técnica y diseñada, primero por ingenieros, posteriormente por arquitectos, llega a la Isla del Cascajal con el Estado hacia 1920 y durante 20 años, temporada que podría interpretarse como años de prosperidad económica, se operó un cambio arquitectónico que tuvo un marcado origen institucional debido a que giró alrededor y en función del puerto”.

Para lograr los objetivos propuestos en este estudio fue fundamental el análisis de los archivos notariales que reposan en la Casa de la Cultura de Buenaventura, donde se revisaron los años comprendidos entre 1910 y 1960 en busca de registros de compra y venta de predios y edificios, escrituras, propietarios y valores. De igual forma, se indagó en el Archivo del Concejo Municipal de Buenaventura donde se analizaron acuerdos, debates, registro de decisiones y sus ejecutores, tendencias, pleitos y agremiaciones. En el Archivo de la Gobernación del Valle de Cauca se estudiaron los informes presentados por los Secretarios de Obras Públicas al Gobernador.

En el Centro de documentación de la Biblioteca del Banco de la República de Cali, se consultaron las publicaciones periódicas, El Relator y el Boletín de la Academia de Historia del Valle del Cauca. En la Biblioteca el Centenario se consultó el periódico Correo del Cauca.

Se examinó también el archivo de la Secretaría Distrital de Planeación en búsqueda de planos, remodelaciones, transformaciones en el tiempo y licencias. Posteriormente, se indagó en Archivos Cartográficos como mapas, planos y fotografías en la Mapoteca de la Universidad del Valle y en el CITCE de la misma universidad. Igualmente, al iniciar esta investigación algunos alumnos y compañeros de trabajo de la autora permitieron conocer un conjunto de planos y fotografías sin autor, de las cuales algunas fueron utilizadas para este trabajo.

Posteriormente, en el terreno, se hicieron visitas, fotografías y levantamiento de los cinco inmuebles seleccionados, con el fin de conocer su estado y poder realizar la monografía de estos.

Fueron de imponderable valor las entrevistas y sesiones de trabajo realizadas con los siguientes especialistas:

- *Roberto Lozano Batalla*: nacido en Buenaventura el primero de marzo de 1930. Concejal, profesor universitario, periodista de prensa escrita, radio y televisión; escritor, investigador, historiador, biógrafo, inventor deportivo y conferencista. Roberto Lozano ha dedicado gran parte de su vida a recopilar la historia urbana de Buenaventura.
- *Jacques Aprile G-Niset*: urbanista, profesor titular jubilado del Departamento de Arquitectura de la Universidad del Valle. Autor de la principal referencia bibliográfica del presente trabajo de grado: *Génesis de Buenaventura*.
- *Carlos Niño*: arquitecto. Ha estudiado los principales momentos de formación de las ciudades en Colombia. Realizó investigaciones sobre el patrimonio urbano en el país. A su cargo estuvo la tarea de recopilar alrededor de 40.000 archivos del Ministerio de Obras Públicas.

Igualmente, fueron de suma importancia para este estudio, las entrevistas realizadas a ancianos, nativos y habitantes de la ciudad.

La investigación se organizó con los siguientes capítulos: *una introducción*, en la que se exponen breves consideraciones sobre el nacimiento de la ciudad portuaria y se referencian de algunos estudios claves para la conceptualización de este ensayo.

En el *primer capítulo* se presenta la revisión del surgimiento del puerto del Cascajal, condiciones militares, políticas comerciales y económicas. Este apartado no lleva a cabo

una exposición del nacimiento de la Isla Cascajal, cuestión que ya ha sido trabajada con mucho rigor por otros autores, como por ejemplo el arquitecto y urbanista Jacques Aprile-Gnisset, quien en su ensayo sobre la génesis de Buenaventura amplía y dilucida muchos datos a este respecto. El interés primordial de este acápite es el de exhibir un panorama general de las condiciones en que surgió el urbanismo y con este el nacimiento de una arquitectura institucional en la ciudad portuaria en la Isla Cascajal, y para este fin se indagó sobre algunos aspectos que esclarecieron el objetivo final de esta investigación, tales como la Nueva Panamá, donde se expone la importancia que adquiere el puerto una vez vendida Panamá. Igualmente, se presenta la situación de las tierras del Cascajal (la legalidad de las tierras, las pugnas entre el Estado y el Municipio por las mismas).

En el *segundo capítulo*, se presenta el Salto Tecnológico “De lo autóctono a la arquitectura institucional de la modernidad”, para lo cual la autora se apoya en los acuerdos y ordenanzas de la Asamblea Departamental del Valle del Cauca en lo referente a la urbanización del municipio. Además, presenta un registro de edificios institucionales (la arquitectura que desapareció).

En el *tercer capítulo*, se exponen algunas reflexiones de la autora sobre el monumento arquitectónico y su papel en la historia de la ciudad. En este capítulo se presenta una monografía de los cinco edificios que se conservan hasta hoy y dan testimonio histórico de esa época: Hotel Estación, Antigua Estación del Ferrocarril, Palacio Nacional, Edificio de la Aduana y Catedral San Buenaventura; y que más adelante, en los anexos, se aborda con mayor profundidad.

Para concluir, se formulan algunas *Consideraciones finales* elaboradas a partir de reflexiones en torno al patrimonio, que pese a su carácter preliminar y provisional, tienen la aspiración de ser útiles para estudios posteriores.

# I

## HISTORIA DE LA CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD PORTUARIA EN LA ISLA DE CASCAJAL

---



## **SURGIMIENTO DEL PUERTO DE CASCAJAL, CONDICIONES MILITARES, POLÍTICAS, COMERCIALES Y ECONÓMICAS**

Con la pérdida de Panamá, el gobierno colombiano buscó vigorizar el puerto fluvial de Barranquilla en la costa del Caribe, y en la costa del Pacífico se propuso efectuar su reemplazo por Buenaventura. Buenaventura es comercial y geográficamente la capital de dos de las regiones más importantes del país: la del Chocó (provincia del San Juan) y la de Anchicayá hacia el sur, hasta las márgenes del Telembí. A estas significativas zonas servía de punto de contacto y centro de las diferentes actividades comerciales que se realizaban en la época.

Sumado a lo anterior, Buenaventura posee una bahía amplia y abrigada, situada en la zona central de este hemisferio, y una cercanía geográfica con el canal de Panamá que era, hasta ese momento, el punto central del comercio internacional en la región. Así, la Isla de Cascajal ofrecía las mejores condiciones para instalar allí un puerto que supliera las labores ejercidas por Panamá y que significaría el acercamiento a los mercados extranjeros.

La instalación del muelle en la nascente ciudad de Buenaventura haría posible el crecimiento de nuestra economía con la exportación de diversos artículos como el carbón y el café, previamente relegados a una comercialización interna por medio del ferrocarril. El café es un producto primordial para el aumento de las exportaciones del país, acelera y acrecienta las vigorosas actividades de los puertos colombianos, en especial el de Buenaventura. Las estadísticas de la época muestran que el 60% del total de las exportaciones son realizadas por el puerto nascente. Por consiguiente, el desarrollo del puerto estuvo estrechamente ligado a la providencia del café, como principal producto de exportación colombiano. Tirado Mejía señala: *“para trasladar el café desde las montañas a los centros poblados y de allí hacia el exterior, se hicieron necesarias vías permanentes y con especificaciones adecuadas. Los ferrocarriles de Antioquia, el de Caldas hacia la*

*Dorada, o el del Pacífico, tuvieron mucho que ver con la exportación del grano<sup>9</sup>*”. Así mismo, Ducon Fonseca<sup>10</sup> en su análisis de la situación de los flujos comerciales por el puerto de Buenaventura, expone el siguiente cuadro:

**FIGURA 4. EXPORTACIONES POR BUENAVENTURA EN 1909**

<b>EXPORTACIONES POR BUENAVENTURA EN 1909</b>		
<b>PRODUCTO</b>	<b>PESO</b>	<b>VALOR PESOS ORO</b>
Café	2.208.585,00	607.442,00
Productos animales	950.060,00	182.525,00
Cacao	224.382,00	102.195,00
Productos vegetales	58.268,00	3.296,00
Caucho	19.608,00	27.376,00
Productos manufacturados	3.590,00	2.859,00
Metales finos	448,00	234.321,00
Miscelánea	262,00	200,00
<b>TOTAL</b>	<b>3'465.203,00</b>	<b>1'160.214,00</b>

Fuente: Dirección general de estadística. Bogotá 1910. Rev. Obras Públicas.

En 1918 la Asamblea ordenó la construcción del muelle. El gobierno nacional decidió ejecutar el proyecto proporcionando esperanzas al pueblo vallecaucano, que veía ahí las posibilidades de unión de la buena voluntad del pueblo y el poder firme y perseverante de las autoridades oficiales en beneficio de los intereses del departamento. La perspectiva del

<sup>9</sup> Tirado Mejía, Álvaro. Introducción a la Historia económica colombiana. Ancora editores. 1988. p. 228

<sup>10</sup> Ducón Fonseca, Luis Joaquín. Análisis de la situación de los flujos comerciales (importaciones y exportaciones) por el puerto de Buenaventura, generado por la dinámica de la APEC. 2010. p. 82



muelle para Buenaventura y el departamento del Valle, estuvo estrechamente relacionada con el desarrollo de la explotación carbonífera y el grano de café.

El proyecto de la modernización del puerto fue encargado a la Empresa constructora *Pearson and Son*. No obstante, la dimensión del proyecto, los costos elevados de las inversiones y el sobre costo del dragado causaron desconfianza sobre la posibilidad de su construcción en Buenaventura, planteando como alternativa cambiar el puerto a otro lugar. El sitio propuesto para esta mudanza fue la Bahía de Málaga. Al respecto, Sofonías Yacup (1976:118) señala:

Batallas continuas tuvieron que librar los moradores de la ciudad para impedir la realización del propósito de trasladar el puerto a Málaga y la aduana a otro sitio. Después de tres años, la comisión encargada del estudio rindió informe favorable a Buenaventura y puso de relieve las valiosas condiciones de la bahía. En 1916 se ordenó el estudio de la bahía Málaga: y en 1917 se nombró la comisión que rindió informe en 1919<sup>11</sup>.

Dice el periódico Relator de junio 28 de 1918 en relación con el proyecto del muelle:

A la Casa Pearson se le pagó (\$25.000), esta casa envió como jefe de la comisión al notable Ingeniero Mr. Harvey, quien hizo un detenido estudio de la costa desde el golfo de Tortugas, sur de Buenaventura hasta la Boca principal del río San Juan, norte de Buenaventura y declaró terminantemente que no había otro mejor sitio para un puerto que la bahía de Buenaventura, y que en el perímetro de la Isla, con el arreglo que iba a proponer, cabría una población de 50.000 habitantes.<sup>12</sup>

El oportuno proyecto del muelle fue presentado por el doctor Aquilino Soto y se aprobó por unanimidad en segundo debate el viernes 15 de marzo de 1918. Una Asamblea de mayoría liberal decretó la construcción del muelle en la bahía de Buenaventura en la Isla Cascajal. El Ingeniero Gabriel Garcés, fue el jefe de la comisión encargada de los estudios

---

<sup>11</sup> Yacup, Sofonías. Litoral Recóndito. Buenaventura: Editorial, Asociación para la defensa de los recursos naturales y del patrimonio sociocultural del Litoral Pacífico; 1976. p. 118

<sup>12</sup> BIBLIOTECA BANCO DE LA REPÚBLICA. Centro de Documentación. Cali. Rollos de prensa microfilmada: El Relator, Cali, 1918-1941.

preliminares para la construcción del muelle de Buenaventura, con la colaboración de los señores ingenieros Blackwood, Arcila, Bonilla y Raudolph.

El 2 de abril de 1919, en el Relator se publica la entrevista con el ingeniero Gabriel Garcés:

La comisión hizo una serie de sondeos (sondajes) y perforaciones para estudiar las profundidades y las condiciones geológicas del subsuelo: Al mismo tiempo se hizo un estudio detenido de las corrientes del canal de acceso y de los vientos predominantes en la presente área considerada como más apropiada para localizar la obra. En tan importante trabajo empleó la comisión alrededor de tres meses y ellos se realizaron con la mayor precisión posible, dejando sobre el terreno todas las referencias que habrían de servir más tarde para la instalación exacta de los trabajos.<sup>13</sup>

Más adelante en la misma entrevista, el ingeniero Garcés comenta:

Como resultado final de los trabajos, se decidió localizar el muelle en la extremidad occidental de la Isla de Buenaventura, sitio este que reúne las mejores condiciones atendiendo a la mayor proximidad, a la población y a la accesibilidad del lugar por los barcos, sin perder de vista la necesaria profundidad para el atraque de vapores hasta de 10.000 toneladas; se entiende, después de un moderado trabajo de dragado que habría que hacerse.

A pesar de los contratiempos, a mediados del año 1919 se inició la construcción del nuevo muelle, lo cual conllevó una gran demanda de mano de obra. Aprile-Gnisset anota al respecto: *“entre el inicio de las labores en junio 15 de 1919, y 1921 en el muelle Rengifo se emplean entre 250 y 400 trabajadores<sup>14</sup>”*. El aumento de la población se tradujo también en el aumento de construcciones a nivel urbano en la Isla Cascajal. Los precios de las rentas de alquileres aumentaron ostensiblemente y en diversas ocasiones escasearon los locales.

---

<sup>13</sup> Ibid., 2 de abril de 1919

<sup>14</sup> Aprile-Gnisset, Op. cit., p. 361

### FIGURA 5. MUELLE RENGIFO EN CONSTRUCCIÓN. BUENAVENTURA, 1942



Fuente: archivo fotográfico CITCE Universidad del Valle.

Nativos y especialmente foráneos reconocieron que la bahía de Buenaventura era una de las más hermosas y protegidas del Pacífico, y que era también la vía más corta y de mayores facilidades para comunicar todo el país con el exterior. Pero aun así, las impresiones que se tenían de la ciudad, señaladas en los apuntes de viajeros y corresponsales de diarios oficiales, registran una percepción desagradable. Algunos relatos indican que la población no merece el título de ciudad porque carece de acueducto, luz, edificios de calicantos, avenidas, plazas e iglesias, centros culturales y bibliotecas. La población integra medio centenar de casas de madera de aspecto precario. El Relator del 8 de junio de 1920 apunta: *“si en el puerto no hay hoteles y comodidades, su aspecto solitario hará volver a casa a quienes lleguen allí con el ánimo de visitar nuestros valles”*<sup>15</sup>. En el mismo diario, el 28 de agosto de 1928 se comenta: *“Si en Buenaventura tenemos una ciudad moderna hacia el interior radicaré la confluencia que ello comporta. Preciso es convencerse de que el porvenir está en el Océano Pacífico, de que tenemos que*

---

<sup>15</sup> El Relator, Op. Cit., 8 de junio de 1920

*mirar permanente hacia allá y esto es imposible si en el litoral no se levanta el núcleo de una población modernizada*<sup>16</sup>”.

Es evidente que el gobierno nacional no demostró interés en la construcción de una ciudad moderna. Al parecer, sus mayores esfuerzos radicaron en la instauración de servicios portuarios. Así, la ciudad se convertía en una plaza favorable para instalar negocios, pero no era vista como un lugar potencial para que los comerciantes establecieran sus residencias. “(...) *El puerto era para hacer dinero y Cali para disfrutarlo “antes de que a uno lo mate la fiebre amarilla”; en el Cascajal estaban las bodegas, en Cali las tiendas y las quintas*”<sup>17</sup>.

Cali empieza a convertirse en una ciudad pujante y en centro de reunión de la élite comercial. Élite que impulsa la modernización de la ciudad, convirtiéndola en la más importante del departamento del Valle del Cauca y en donde son tomadas decisiones importantes sobre el funcionamiento del puerto. La situación sanitaria de la Isla de Cascajal y su higienización entra en el primer orden de importancia entre las políticas departamentales. Se entendía que la nación tenía el compromiso enfático de establecer convenios de categoría internacional que permitieran alejar al puerto de todo peligro sanitario.

El saneamiento del puerto justificó el establecimiento de la Aduana en Cali. El edificio de la Aduana de Buenaventura era de madera y para las autoridades encargadas de la higienización este no cumplía con los requisitos de seguridad al, por ejemplo, permanecer propenso a las llamas debido a su ubicación a pocos metros de la estación ferroviaria. Así, se adujo, en ese momento, que no existía en Buenaventura algún lugar apto para instalar el nuevo edificio de la aduana. No obstante, en el plano de la nueva población, levantado por la Casa Pearson, se señaló el lugar adecuado para la ubicación del edificio de la aduana y la

---

<sup>16</sup>El Relator, Op. Cit., 28 de agosto de 1928

<sup>17</sup> Aprile-Gnisset, Op. cit., p. 354

planta eléctrica, demostrando que no existía insuficiencia de terrenos. Anexo al muelle y la loma donde se encontraba la iglesia (precisamente en la misma zona de la línea férrea) existían lotes aptos para la construcción de edificios de oficinas y depósitos de la aduana y todas las construcciones que las necesidades comerciales y mercantiles exigían. Sin embargo, la puesta en práctica de la ley sobre construcciones higiénicas y el inicio de la reforma sanitaria en el Cascajal logró oponerse contra esta medida y trajo la suspensión de la ejecución de algunos proyectos de construcción. Respecto a la urbanización, en el Relator del 30 de enero se manifiesta: *“Es nulo el movimiento en cuanto a nuevas edificaciones; pues quienes tienen cogidas las zonas centrales no edifican, tal parece que esperan que el gobierno nacional les adapte esos terrenos para solo entonces construir”*.<sup>18</sup>

En aquel momento se adelantaron los trabajos del edificio moderno destinado para la escuela de varones. Igualmente, se inició la construcción del edificio para la estación de cuarentena. Esta última obra abrió una probabilidad de gran importancia: la de entrar sin mayores dificultades en intercambios con el sur. Una vez inaugurada la estación de cuarentena, los vapores llegarían directamente al puerto, sin tener que pasar por la zona de cuarentena del canal.

En informe oficial del 27 de agosto de 1921, el general Ignacio Rengifo comunicó la conclusión del muelle de Buenaventura y posteriormente este fue puesto en funcionamiento.

En la población existió desconcierto ya que los hijos del puerto no pudieron ocupar un puesto público, puesto que estos eran asignados desde la capital de la República. Así, el muelle entró en servicio sin un sólo empleado nativo del lugar. Hasta los empleos más elementales fueron ocupados por personas del interior del país.

El acueducto era la necesidad más apremiante en el puerto. En marzo de 1921, el diputado Yacup, agudamente interesado en mejorar las lamentables condiciones del puerto en

---

<sup>18</sup> El Relator, Op. Cit., 30 de enero de 1920

relación con la provisión de agua potable, presentó a la Asamblea un proyecto de ordenanza sobre construcción de nuevas cisternas para el depósito de las aguas lluvias. En dicho proyecto dejó de manifiesto que el acueducto para Buenaventura debía ser una obra de carácter nacional y que ninguna entidad oficial podía ser indiferente ante la escasez del preciado líquido en el primer puerto sobre el Pacífico colombiano. En enero de 1924, el gobierno encargó a la Junta Directiva del Ferrocarril del Pacífico su construcción, y en octubre se abrió una nueva licitación para la construcción de la tubería.

Por otro lado, el 25 de agosto de 1921, la Cámara aprobó la moción del representante Zawadzky, por medio de la cual se citó al señor Ministro de Obras Públicas para que informase sobre la colocación de los faros y las boyas en el puerto en funcionamiento, instalaciones que eran urgentes y altamente reclamadas por las compañías navieras.

El 26 de septiembre de 1921 se aprobó, en tercer debate, el proyecto sobre autorizaciones al gobierno para la construcción y enajenación de los edificios de la Aduana de Buenaventura, facultándolo también para alquilar al departamento del Valle, los lugares dentro del muelle que se necesitasen para almacenar los cargamentos de importación.

El 3 de junio de 1922 se aprobó la negociación Blair Vásquez Cobo. Según el Relator del 4 de junio:

Terminada la exposición brillante hecha por el gerente del ferrocarril del Pacífico, Gral. Alfredo Vásquez Cobo, ante la Junta directiva, está aprobó, en la sesión que tuvo lugar en la mañana del día de hoy, la negociación celebrada entre la casa Americana Blair y Company y el general Vásquez Cobo, sobre empréstito para el ferrocarril. El empréstito será por diez millones de dólares, en esta forma: cinco millones al formalizarse el contrato, y los otros cinco, un año después.<sup>19</sup>

No obstante, con la puesta en funcionamiento del muelle se presentó un nuevo problema que precisó de pronta solución: debido a la gran distancia existente entre el muelle y los edificios de la Aduana, las cargas y mercancías que circulaban entre estos lugares tenían

---

<sup>19</sup> Relator, Cali, 4 de junio de 1922

que ser acarreadas en hombros. Este hecho conllevó un fuerte incremento en las tarifas, lo cual afectó la administración del muelle y de la misma aduana.

Esta no fue la situación más complicada que se debió sortear en ese momento. Surgieron muchas denuncias sobre las irregularidades en la construcción de la obra: 1. El muelle carecía de suficiente fondo de atraque, cosa que no permitió la entrada franca a los barcos de mil toneladas. En la marea baja se varaban todos los buques que calaban más de 20 pies. Estos, para entrar al muelle, necesitaban la marea alta o siquiera, en algunos casos, las mareas medias. 2. Como consecuencia debió hacerse una obra de dragado a una profundidad que podía poner en peligro la base de sustentación del muelle en la parte correspondiente. 3. No se justificaba un gasto de un millón y medio de dólares, aproximadamente, para la construcción de una obra que no prestaba el servicio requerido, o sea el de dar entrada franca al muelle a naves de siquiera 10 toneladas, como se indicaba en el proyecto. Incluso, en El Relator del 23 de marzo de 1922, se publicó una denuncia hecha por el señor Rodolfo Lince.

Aprile-Gnisset señala lo siguiente:

Con el auge cafetero de los años 1919-1924, se hace más aguda la contradicción entre el espacio disponible en el lugar, y el papel que se le asigna; desde el principio la bodega y el corto muelle se revelan insuficientes. R. Isaacs indica como en seguida presionan los importadores y exportadores para conseguir la contratación y construcción del tercer muelle.<sup>20</sup>

A la Gobernación se le imposibilitó pagar la deuda y se encaminaron acciones para ceder el muelle a la Nación. “(...) *La Gobernación no pudo pagar su deuda a la financiera de Nueva York y al poco tiempo ‘por disposición de la Asamblea, esta obra pasó a ser posesión de la Nación’*.”<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Aprile-Gnisset, Op. cit., p. 364

<sup>21</sup> Ibid., p. 365

El proyecto del *muelle Rengifo* (el segundo muelle) fracasó antes de ser presentado al público, iniciándose la construcción del tercer muelle, el cual es inaugurado sin terminar en 1930 y cuyo costo completo superó los seis millones de dólares.

## LA NUEVA PANAMÁ

En este ítem se realizará un recorrido por diferentes períodos históricos para exhibir la evolución del puerto naciente.

En la época de la Conquista, Buenaventura es un puerto fluvial que es utilizado para el descargue de mercancías; pero no se encuentra registrado en los puertos de transporte y comercio regular que relaciona la corona española como parte de sus posesiones en América del Sur. Buenaventura es un puerto pocas veces utilizado, Panamá, el Callao en el Perú y Guayas en Ecuador son los tres puertos más importantes de la zona en esta época, y es en estos donde se realiza el mayor número de transacciones comerciales.

Las dificultades de comunicación por vía terrestre que presenta el puerto con las ciudades del interior, las dificultades para la navegación fluvial y la dependencia política del puerto hacen que este no adquiera mayor importancia que ser un lugar de descargue transitorio. Al respecto Luis Joaquín Ducón Fonseca, comenta:

... Dadas las limitaciones de comunicación entre las ciudades de las sierras, Santiago de Cali y Popayán con el mar, por las dificultades de tener un camino durante el siglo XVI, XVII y XVIII, el puerto no se utiliza en forma regular para el comercio. El asentamiento fluvial es difícil para la navegación, la descarga de mercancías problemática, es decir el puerto no gana importancia; sin embargo, un comercio se desarrolla: El tráfico de esclavos, mercancía que no necesita transportarse, se autotransporta...<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Ducón, Op. Cit., p. 73



La entrada a la Nueva Granada se realiza por los puertos de Cartagena de Indias y Santa Marta, desde estos se gesta el embrionario comercio de la colonia. Así mismo, la división política administrativa que dicta la Corona, sitúa al puerto de Buenaventura en la Provincia del Cauca, con dependencia de Quito y esta a su vez de Lima, situación que le resta valor. Esta condición cambia un poco en el período de la Independencia, cuando surge una nueva reordenación política, la provincia del Cauca ya no depende del virreinato de Quito, está subordinada al virreinato de la Nueva Granada, con su capital Santa Fe de Bogotá.

Aun en el período de la República, Buenaventura no presenta conexión con tierra firme. En la Nueva Granada no existe una vía que dé comunicación y salida al Océano Pacífico. A mediados del siglo XIX se ha logrado trazar un camino de herradura que comunica el puerto con la ciudad de Cali, conocido como el *camino a Buenaventura*. En precarias condiciones, utilizando tracción animal, se conducen por esta vía mercancías de exportación al puerto que ya está operando.

En la República, las concepciones económicas se transforman y se empieza a consolidar el capitalismo. El transporte de mercancías y materias primas se convierte en una urgencia de primer orden. Estos cambios dan como resultado un liberalismo económico que produce la transformación en el transporte marítimo, de los buques de vela a los buques de vapor y de estos a los buques contruidos en hierro, lo que representa una mayor capacidad para el transporte de carga. El puerto fluvial requiere ser remplazado por un puerto marítimo. Su localización es ahora sobre un islote ubicado en la misma Bahía de la Cruz.

Con la creación del Valle del Cauca, como nuevo departamento y su capital Santiago de Cali, se gesta una nueva oportunidad para el puerto. Al mismo tiempo, en el mundo se ve el ferrocarril como la nueva alternativa económica para el transporte de carga y pasajeros. Suceso adoptado como posibilidad para crear una conexión al mar que permita el flujo de la producción agrícola. En 1927 es inaugurado el tramo del Ferrocarril del Pacífico que comunica Buenaventura con Cali.

Todo el auge y el fomento de diversos cultivos como el tabaco, la quina, pero en especial el grano de café; cuyo mercado principal es la exportación, aceleran de forma trascendental el desarrollo y fortalecimiento del puerto de Buenaventura.

En la segunda mitad del siglo XIX, Palmira adquiere gran importancia en el departamento del Valle del Cauca, al convertirse en un sitio de gran producción agrícola para el mercado exportador, situación que crea la triada comercial Buenaventura-Cali-Palmira; poniendo al puerto en un lugar privilegiado en esta nueva red.

En esta misma época, el Océano Pacífico es transitado por grandes vapores de hierro, transportando grandes cantidades de mercancías. Estos no pueden arribar al puerto de Buenaventura por falta de un lugar adecuado. El gobierno Nacional adopta como medida la construcción del muelle encargado al ingeniero norteamericano Cisneros. Como ya se ha expuesto en esta investigación, este fue mal diseñado y no funcionó.

Para finales del siglo XIX y principios del siglo XX, según las estadísticas aduaneras, Barranquilla y Cartagena, en este orden, estaban por encima de Buenaventura. (...) *para 1890, según Rafael Núñez, las estadísticas aduaneras para los distintos puertos del País son:*

**FIGURA 6. ESTADÍSTICAS ADUANERAS NACIONALES**

<b>ESTADÍSTICAS ADUANERAS NACIONALES</b>	
<b>PUERTO</b>	<b>PRODUCCIÓN</b>
<i>BARRANQUILLA</i>	<i>6.671.229,00</i>
<i>CARTAGENA</i>	<i>1.204.383,00</i>
<i>BUENAVENTURA</i>	<i>615.000,00</i>
<i>TUMACO</i>	<i>121.000,00</i>
<i>RIOHACHA</i>	<i>100.712,00</i>
<i>SANTA MARTA</i>	<i>48.786,00</i>

Fuente: Rafael Núñez. Citado por Ducón Fonseca<sup>23</sup>.

Panamá era un istmo tendido sobre el mar, abierto a la influencia extranjera y volcado al comercio marítimo. Era el puerto más importante sobre el Océano Pacífico en Colombia, pero no poseía comunicación terrestre con la República, la selva del Darién era un obstáculo insuperable. Varios conflictos se presentan entre el Istmo de Panamá y el gobierno colombiano, los panameños acusan al gobierno de un abandono durante todo el siglo XIX. Panamá era visto como el emplazamiento del futuro canal que algún día habría de construirse. En este sentido, Panamá era la mayor riqueza potencial sobre el Pacífico que poseía la República.

En enero de 1903 se firma el tratado Herrán entre Estados Unidos y Colombia para finalizar la construcción del canal. El 12 de agosto de 1903, con una votación mayoritaria, no es ratificado el tratado. El 13 de noviembre Estados Unidos reconoce formalmente a la República de Panamá. El 18 de noviembre de ese mismo año, el secretario de estado norteamericano, Jhon Hay, firma, en unión de Phillipe Banau-Varilla, un tratado para la

---

<sup>23</sup> Ducón, Op. Cit., p. 80

construcción del canal. Este se ratifica posteriormente por la Junta Provincial del Gobierno de Panamá y por el Senado de los Estados Unidos.

Con la separación de Panamá, Colombia pierde su primer puerto sobre el Pacífico. Todos los trámites comerciales y las oficinas y agencias que funcionaban en el istmo son reubicados en Buenaventura. Esta nueva circunstancia ubica al puerto en un lugar privilegiado en importancia y categoría por su contribución al comercio internacional.

En 1921, Estados Unidos paga a Colombia el dinero de la indemnización por el despojo o venta de Panamá (US\$25.000.000.00 Veinticinco millones de dólares), gran parte de estos dineros son utilizados en obras de infraestructura en el puerto como son: el Ferrocarril del Pacífico y la construcción del tercer muelle.

En la segunda década del siglo XX, el ferrocarril llega a ciudades importantes en la República como Popayán y a zonas de gran producción cafetera como el norte del Valle, situación que realza el incremento de la oferta exportable de café. La nueva dinámica del comercio internacional confirma que el tránsito por el puerto de Buenaventura es más favorable ya que es más económico y acorta las distancias; situación que lo perfila como el primer puerto en importancia sobre el territorio colombiano.

## **LAS TIERRAS DEL CASCAJAL (SU LEGALIDAD Y LAS PUGNAS ENTRE EL ESTADO Y EL MUNICIPIO POR EL TERRITORIO)**

*La Ley 98 de 1922 cedió en propiedad al Municipio de Buenaventura los terrenos comprendidos dentro de la isla denominada Cascajal, pero sin perjuicio de los derechos adquiridos por los ocupantes, conforme a las leyes. El artículo 2° de la misma Ley dijo que ‘los terrenos que se encuentren dentro de la isla, sin edificar y sin dueño que exhiba título justo, pasa a ser propiedad del Municipio de Buenaventura’.*

En la década de 1920 con la apertura del muelle, Buenaventura comenzó a convertirse en una ciudad/puerto con un intenso movimiento comercial y de turismo que introdujo en su urbanismo cierta infraestructura de confort como vías, hoteles, hospedajes, residencias, almacenes y tiendas; elementos que respondían a las nuevas exigencias que producía la ciudad. Pese a la ejecución de diferentes obras a lo largo de la ciudad, permanecían graves conflictos entre los pobladores que reclamaban sus títulos de propiedad y el gobierno que defendía su derecho sobre todas las tierras del Cascajal. En carta enviada por Manuel S. Caicedo<sup>24</sup> al presidente de la Republica de Colombia Miguel Abadía Méndez, que presenta en su totalidad Eduardo López en su almanaque de los Hechos Colombianos de 1929, quedaron claramente expuestos los sucesos.

En el libro Génesis de Buenaventura, Jacques Aprile-Gnisset aborda también la cuestión del comercio del territorio entre nativos e inmigrantes desde el siglo XIX y la conformación y administración del espacio:

---

<sup>24</sup> Caleño. Cónsul de Bolivia y Vicecónsul de Panamá en Buenaventura. Contador y administrador de la Aduana, de marzo de 1903 al 1905. Concejal. Fue electo tres veces como principal de la Asamblea del Departamento del Valle del Cauca grande. Miembro de la Cámara de Representantes. Prefecto de la Provincia de Buenaventura y miembro principal del Cabildo del mismo. General de Brigada. (López, 1922:711).

Todo se originó hacia 1820 cuando en medio de las batallas los gobernantes se interesaron por un islote manglareño de unas cien hectáreas. Luego, hacia 1830-40 los mercaderes inmigrantes, bien sean mestizos del interior o extranjeros fueron comprando sus posesiones a los pescadores nativos con rancho sobre la playa; o más sencillamente, delante de estas chozas fueron construyendo una nueva hilera de construcciones anfibias en zona de marea. En estos años desaparece la docena de chozas en caña brava, esterillas de chonta y pajizas de los pescadores y cultivadores de ascendencia africana, construidas en retroceso sobre la playa y acompañadas por algunas palmeras y cortos platanales. Pero estos pocos pobladores siguen luego radicados en el caserío y se integran sin dificultad a la villa en formación.

Hacia 1840-50 sus ranchos frente a la playa habían sido sustituidos por los ranchos de los primeros pobladores caleños y extranjeros. Estos tenían sus casas de comercio en voladizo sobre el talud, con cocinas y letrinas frente a la bahía, y con fachada sobre un camellón posterior que se iba convirtiendo en la calle real del comercio. Es cuando una docena de negreros y mercaderes quedaron dueños no solo del espacio, sino también poseionados del poder y de la administración del lugar.<sup>25</sup>

Sofonías Yacup, explica:

El decreto 26 de 1827 declara a Buenaventura puerto libre y franco para la importación y exportación en el Pacífico, por treinta años, y dicta otras medidas de protección y de impulso para convertirla en importante centro comercial e industrial. Entre estas medidas se destaca la que concede el derecho de propiedad de tierra a las personas que edifiquen en la isla; pero desgraciadamente esa ley tan conveniente y necesaria para trocar a Buenaventura en una de las primeras ciudades del Occidente del país, fue derogada por la Ley de 24 de diciembre de 1830, probablemente cuando comenzaba a ponerse en práctica.<sup>26</sup>

La posesión de la tierra es un componente fundamental para el progreso de toda población, pero en el puerto el gobierno creía en propiedad el derecho sobre el territorio del Cascajal, por lo cual dispuso medidas y regulaciones.

---

<sup>25</sup> Aprile-Gnisset, Op. cit., p. 421

<sup>26</sup> Yacup, Op. cit., p. 115

A esto Sofonías Yacup añade:

La Ley 98 de 1922 surgió para eliminar esas dificultades tras largos debates en las cámaras legislativas, pero no pudo cumplir en la práctica su noble propósito, porque al reglamentar el artículo 3º de su contenido, quienes lo hicieron, perdieron la orientación inicial, que era resolver un conflicto a base de justicia y con el inquebrantable propósito de facilitar el desarrollo de la ciudad-puerto, en estado de crecimiento.

Las comisiones encargadas de las reservas para necesidades de la Nación, determinaron como tales casi la totalidad de los terrenos de la Isla, sin detenerse en el respeto debido a los derechos adquiridos, consagrados por la Constitución Nacional y prescritos en la misma Ley 98 de 1922, que cedió al Municipio de Buenaventura el derecho de dominio sobre las tierras del Cascajal.<sup>27</sup>

En los artículos 1º, 2º y 3º de la Ley 98 de 1922, se expone la cesión de terrenos dentro de la Isla de cascajal. Desde luego la cesión que contempla esta ley no puede ni podía referirse a los terrenos que periódicamente desocupan las bajas mareas, porque como playas que son, están catalogados en la categoría de “bienes nacionales de uso público” que no son susceptibles de apropiación particular. Se refería, pues, solamente a los bienes fiscales baldíos que a la fecha de la ley tuvieran todavía ese carácter, exceptuando sí aquellos sobre los cuales existieran ocupaciones de hecho que den lugar al derecho de adjudicación de esos mismos terrenos.

Estos conflictos se hicieron palpables al momento de efectuar la construcción de grandes obras. Por ejemplo, en los archivos del Ferrocarril del Pacífico descansan varios pleitos que tuvo que sortear la empresa por terrenos de la Nación que estaban en propiedad de particulares. Situación similar vivió la Empresa Raymond Concrete Pile al sortear litigios sobre la propiedad de la Isla en la construcción del *Muelle Rengifo*. La Concrete Pile vio afectada también su programación de obra en la construcción del *Tercer muelle*, al tener una vez más que enfrentarse a los problemas de propiedad del suelo.

---

<sup>27</sup> Yacup, Op. cit., p. 124

A este respecto, Aprile-Gnisset anota:

En estas circunstancias después de un siglo de desinterés, hacia 1920-30 los suelos del Cascajal se tornan escenario de unos largos conflictos de apropiación, seguidos por su secuela de interminables litigios entrecruzados oponiendo los particulares con la Nación, el municipio, la Gobernación, los Ferrocarriles Nacionales; y otras disputas enfrentando entre sí a varias de estas entidades.<sup>28</sup>

A este conflicto se fueron sumando, a través de los años, diferentes protagonistas que hicieron más compleja la situación: *La Nación* representada por el Ministerio de Obras Públicas; *el Municipio* que se proclama dueño de la Isla Cascajal; los *Ferrocarriles Nacionales* que necesitaba los lotes para las obras; la *Raymond Croncrete Pile* que vio detenerse las obras de construcción y el ensanche de los muelles por pleitos de tierras; la *población nativa* dueña de sus ranchos; las *empresas extranjeras* contratadas por el Estado para la construcción de nuevas obras en servicio del puerto; y por último, los *comerciantes*, que tuvieron que ceder sus lotes y casas para la ampliación del muelle y de las obras portuarias.

En informe enviado el 11 de marzo de 1929 por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Señor Gerente del Ferrocarril del Pacífico, el Señor F. del Pérez realiza aclaraciones sobre el significado de bienes nacionales de uso público que ayudan a entender este conflicto que duró décadas.

Posteriormente, y luego de diversos pleitos, el Honorable Consejo de Buenaventura, a través de diferentes sesiones solicita en un extenso documento reformas a la Ley 98 de 1922.

En relación con las reservas que la Nación hizo en virtud de la Ley 98 de 1922, anteriormente descrita, surgieron entre esta y el Municipio de Buenaventura una gran cantidad de disputas por esta causa. El Ferrocarril del Pacífico reclamaba sus derechos

---

<sup>28</sup> Aprile-Gnisset, Op. cit., p. 423



sobre estas zonas, encontrando poco apoyo por parte de las autoridades municipales, debido al nivel de conflicto entre ambas entidades. El Municipio de Buenaventura afirma entonces su derecho de propiedad sobre todos los terrenos de la isla del Cascajal, donde está construida la ciudad, exceptuando los terrenos de la bajamar donde reconoce la propiedad de la nación. Para el año de 1931 más de mil ocupantes particulares de la isla del Cascajal afirman su derecho de propiedad sobre los terrenos que ocupan sus construcciones y exigen el respeto sobre ellas sin admitir limitación alguna.

El Municipio de Buenaventura, a pesar de reconocer todas las leyes dictadas sobre las tierras por las cuales se desarrolla el Ferrocarril del Pacífico, se ha negado a aceptar el dominio de la Nación sobre los terrenos de la isla del Cascajal; así como también que existen tierras adquiridas por donación de propietarios particulares, ya que en los registros municipales no aparecen anotados propietarios particulares con títulos legales para realizar donación alguna; como tampoco constancia de que se hayan recibido donaciones, aún de forma irregular.

En informe rendido el 30 de junio de 1932 por el Secretario de la comisión de Reconstrucción del Puerto de Buenaventura, Alfredo Gómez Díaz, encargado de revisar los títulos particulares de propiedad sobre los terrenos de la isla; al Ministerio de Obras Públicas, se expone que el municipio de Buenaventura se ha negado a aceptar la donación que le ha hecho la Nación de parte de las tierras de la isla del Cascajal, porque cree que ella le vulnera derechos de propiedad total que alega, infundadamente, sobre la isla y explica que esta negativa aparece en el considerando 4º del decreto ejecutivo No. 1025 de 13 de junio de 1929, donde consta “que la gobernación del Valle no pudo perfeccionar la cesión para que fue facultada porque el municipio de Buenaventura se negó a aceptarla”; y en la resolución del Ministerio de Industrias, número 36, de 6 de octubre de 1930, se deja constancia de que “la cesión hecha a Buenaventura no puede perfeccionarse porque el municipio se negó a aceptarla, alegando que era dueño de los terrenos que forman la isla, excepción hecha de los terrenos de la bajamar, sobre los cuales no desconoce el derecho de dominio de la nación”.

Después del incendio de 1931, se hizo imperante la necesidad de la resolución de estos conflictos debido a la necesidad urgente de la reconstrucción de la Isla del Cascajal totalmente devastada que solamente podía ser posible si el Estado reconocía el derecho de titulación a todas las personas que tuvieran terrenos ocupados con edificios adentro de la isla del Cascajal, solo de esa manera las personas podrían recurrir a créditos para la reconstrucción de sus viviendas y se terminaría el clima de desconfianza y de incertidumbre para los capitalistas que veían a Buenaventura como una ciudad donde la propiedad raíz estaba desprestigiada.

## II

## EL SALTO TECNOLÓGICO



## “DE LO AUTÓCTONO A LA ARQUITECTURA INSTITUCIONAL DE LA MODERNIDAD”

Con el advenimiento de numerosas obras para Buenaventura, ésta se iba convirtiendo en una ciudad en progreso. Al respecto, Aprile-Gnisset afirma:

El puerto estaba entonces en plena prosperidad económica; iba creciendo en la aduana el volumen de importaciones y exportaciones y los aranceles. Estaban trabajando los ingenieros de Cisneros, con centenas de trabajadores construyendo el muelle, la carrilera, el puente del piñal. Con esta múltiple oferta laboral del comercio internacional y de las obras públicas, de varios lugares iba llegando a la isla más gente. Muchos buscaban el centro de la localidad donde se iban apilando siempre más construcciones. Ya no se respetaban los aislamientos laterales, la separación de cocinas, las ramadas en patios y solares para alejar las chispas de los hornos y fogones. En muchas casas-tiendas populares y fondas o pulperías de vivanderas ofreciendo comida a viajeros y trabajadores, la cocina estaba integrada a la edificación principal.<sup>29</sup>

Este clima de progreso urbanístico se vio interrumpido por un suceso inesperado el 12 de abril de 1881: el *martes negro*, como lo recuerdan los nativos hasta hoy, quedó grabado en la memoria oral de la población y registrado en los diarios que dieron la noticia. El incendio que se presentó en el centro de la Isla del Cascajal devoró y consumió todo lo que encontró a su paso. Este voraz incendio dejó reducidas a cenizas las mejores edificaciones de la ciudad puerto, edificaciones que atestiguaban el desarrollo del lugar.

La ciudad reportó otros dos incendios que, aunque no tuvieron las mismas magnitudes del anterior, causaron considerables pérdidas. El primero tuvo lugar en 1892, diez años después del *martes negro*; el segundo en 1896.

Todo esto sirvió de antesala para que los gobiernos departamental y nacional se empeñaran en ejercer campañas de ornato simultáneas a las de higienización. Esto se dio no sólo con el

---

<sup>29</sup> Aprile-Gnisset, Op. cit., p. 303

fin de evitar los estragos que podían causar las llamas en los poblados con “*arquitectura de pobres*”, como eran identificadas en ese momento las construcciones autóctonas de madera y techos vegetales, generalmente de palmiche; sino también en el sentido del *ornato*, excusa utilizada por una clase pudiente que vio la posibilidad de conseguir los lotes de los nativos y pobladores pobres del centro del Cascajal.

Aprile-Gnisset comenta al respecto:

Por eso, en la exposición de motivos afloran los objetivos de un pudiente grupo social presionando para:

- a. Desalojar al pequeño pueblo de estibadores y pescadores oriundos de la región costera “que ocupan el centro de la población”.
- b. Recuperar dicho centro “hasta eliminar el rancherío que existe”.
- c. Darle prestigio y status, prescribiendo para los constructores la obligación de usar nuevos materiales que consideran “la duración y el ornato”. Se llega incluso a especificar que el frente de las casas “a una vía pública será de madera cepillada u otro material que consulte el ornato”.<sup>30</sup>

El informe de un comisionado del Ministerio de Hacienda, citado por Aprile-Gnisset menciona:

También habrán de exigirse condiciones de presentación estéticas, pues en la actualidad todas las edificaciones que dan vista al mar **presentan a éste un espectáculo repugnante**, que es lo primero que aprecia el extranjero al entrar a la bahía, como que **lo único visible desde los barcos son los retretes y cocinas de todas las construcciones**.<sup>31</sup>

En el libro *Litoral Recóndito*, Sofonías Yacup publica la Ordenanza 2 del 17 de marzo de 1926, sobre la urbanización en Buenaventura y la eliminación de casas de techo de paja:

---

<sup>30</sup> Ibid., p. 492

<sup>31</sup> Ibid., p. 492

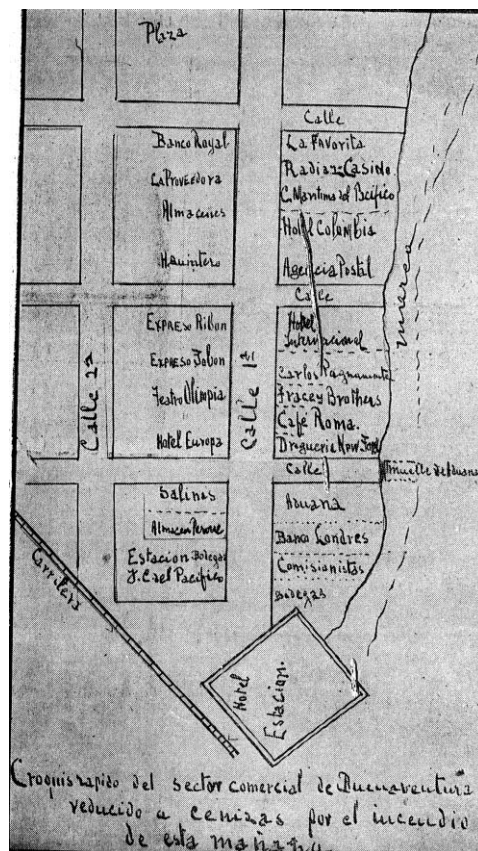
Sobre la publicación de Yacup, Aprile-Gnisset manifiesta: “*obviamente Yacup era vocero de su clase y del sector social de los mercaderes. Estos buscaban no tanto la expulsión del centro de las casas pajizas, sino el destierro de sus pobladores pobres y casi siempre de ascendencia africana*”<sup>32</sup>. No olvidemos que además Yacup era cónsul de Costa Rica.

En la ciudad siguieron aplicándose normas de salubridad e higienización en la misma medida en que iba convirtiéndose poco a poco en un puerto populoso. No obstante, cincuenta años después del *martes negro*, el 26 de enero de 1931, se produjo otro aparatoso incendio, dejando reducido a cenizas lo mejor del comercio, destruyendo gran cantidad de edificaciones como la oficina del ferrocarril, aduana, capitanía, consulados, bancos, hoteles, casa de comercio y teatro; y dejando en la miseria a un buen número de habitantes. Sobre este hecho Sofonías Yacup escribe: “*En 1930, un incendio que debió tener origen criminal consumió los mejores barrios de la ciudad donde se encontraban edificios importantes y las actividades mayores del comercio*”<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Aprile-Gnisset, Op. cit., p. 491

<sup>33</sup> Yacup, Op. cit., p. 118

**FIGURA 7. 1931. ZONA INCENDIADA**

Fuente: archivo fotográfico CITCE Universidad del Valle.

Igualmente, en la Historia del cuerpo de Bomberos se encuentra registro de este suceso como uno de los más devastadores de la región:

El 26 de enero de 1931 un nuevo incendio se presenta en Buenaventura, arrasando el sector del comercio, oficinas y la iglesia. No llegaron las llamas hasta la barricada de la burguesía pues el parque aisló el fuego, y además, el administrador de aduanas, Pacho Uribe, tumbó media docena de casas para zanjarle tronera al incendio.

Unidades del Cuerpo de Bomberos de Cali, al mando de Luis Fisher, acudieron a auxiliar a quien había sido su Comandante y en cuyos talleres todavía estaba alojado el cuartel bomberil. Con ellos viajó, montada en un planchón del

Ferrocarril del Pacífico, la Merry Weather que, manejada por Joaquín Delgado, se aprovisionó de agua en la piscina del Hotel Estación<sup>34</sup>.

Se creía que esos siniestros podrían ser prevenidos con las campañas de urbanización y erradicación de cubiertas de palma. A propósito de esto, April-Gniset comenta:

Recordando la Ordenanza de la Asamblea Departamental No. 2 de marzo 17 de 1926 que prohibía los ranchitos de **madera y paja**, destaca el hecho que durante el incendio no ardieron las casuchas pajizas, casi todas desalojadas y alejadas del núcleo central del comercio. El fuego aniquiló locales comerciales con cubierta de zinc, pero repletos de mercancías combustibles y de productos inflamables como son los depósitos de gasolina y petróleo, velas, licores, pinturas de aceite, textiles o papelería, pólvora, municiones, etc. amontonados en construcciones en maderas carentes de aislamientos laterales<sup>35</sup>.

En 1931, el Gobierno Nacional dictaminó la Ley de Reconstrucción No. 63, y en 1933 encargó a los Ferrocarriles Nacionales la tarea de la reconstrucción del puerto.

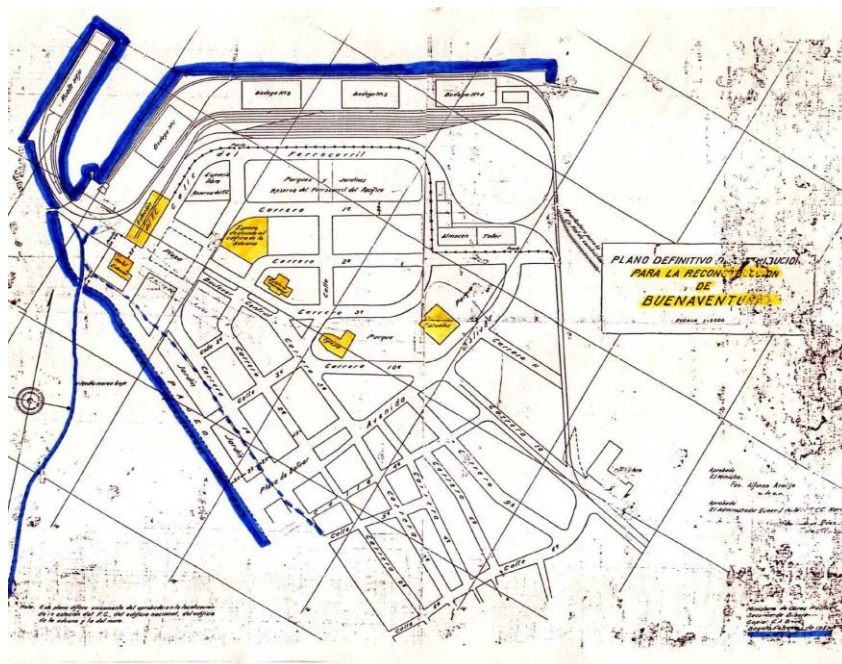
---

<sup>34</sup> - RAMOS, Oscar Gerardo. Cali entre fuegos. Historia del cuerpo de bomberos de Cali. Cali: Feriva, 2001. Pág. 34

<sup>35</sup> Aprile-Gniset, Op. cit., p. 498



**FIGURA 8. RECONSTRUCCIÓN PLAN DEFINITIVO. 1933**



Fuente: archivo fotográfico CITCE Universidad del Valle.

Queda claro que en las leyes destinadas a la reconstrucción del puerto luego de los incendios (1881- 1932), la municipalidad estaba en libertad de dictar las ordenanzas que estimara necesarias para que la nueva ciudad que se edificara cumpliera con las condiciones de higiene y estuviera protegida de ser destruida nuevamente por el fuego. Disposiciones que siempre buscaron el reemplazo de la arquitectura vernácula por la arquitectura moderna introducida en la época al puerto en desarrollo.

## REGISTRO DE EDIFICIOS INSTITUCIONALES (LA ARQUITECTURA QUE DESAPARECIÓ Y LA QUE SE CONSERVA)

A medida que va creciendo el poblado, la Calle del Comercio se va convirtiendo en un eje principal que va articulando las calles internas (2ª, 3ª, 4ª, etc.) con las carreras perpendiculares de interconexión.

En esta importante vía se concentran, en sus dos costados, las casas, tiendas, bodegas y almacenes de los principales comerciantes que iban formando la élite de la ciudad. Al convertirse la Calle Primera en Calle del Comercio, se cambia la “*lógica*” del urbanismo de las ciudades costeras donde las edificaciones se emplazan con sus frentes a la playa. Contrario a esto, las viviendas y locales ubicados en la Calle Primera disponen sus fachadas principales a la vía, situando la parte posterior hacia el mar, de manera que el paisaje que se observa desde los barcos que se acercan a la bahía son las cocinas y letrinas de las casas, ratificándose con este fenómeno un cambio de uso en el espacio público.

**FIGURA 9. CALLE DEL COMERCIO. 1940**



Fuente: archivo fotográfico CITCE Universidad del Valle.

La Calle Primera se convierte en la manifestación espacial urbana y arquitectónica más importante de la ciudad. Eje estructurante del urbanismo en formación y lugar codiciado por las personas acaudaladas. Su transformación se ve reflejada en la arquitectura, haciéndose evidente en la segunda década del siglo XX a través del reemplazo de las

modestas viviendas pajizas en madera por las casas negocios de los comerciantes, viviendas generalmente de dos plantas, en el primer piso, el local comercial; y en el segundo nivel, vivienda con un balcón en toda su longitud. Predomina la madera, pero los tejados en palmiche son sustituidos por el zinc introducido por las empresas norteamericanas.

**FIGURA 10. VIVIENDA TRADICIONAL DE LA ÉPOCA. 1925**



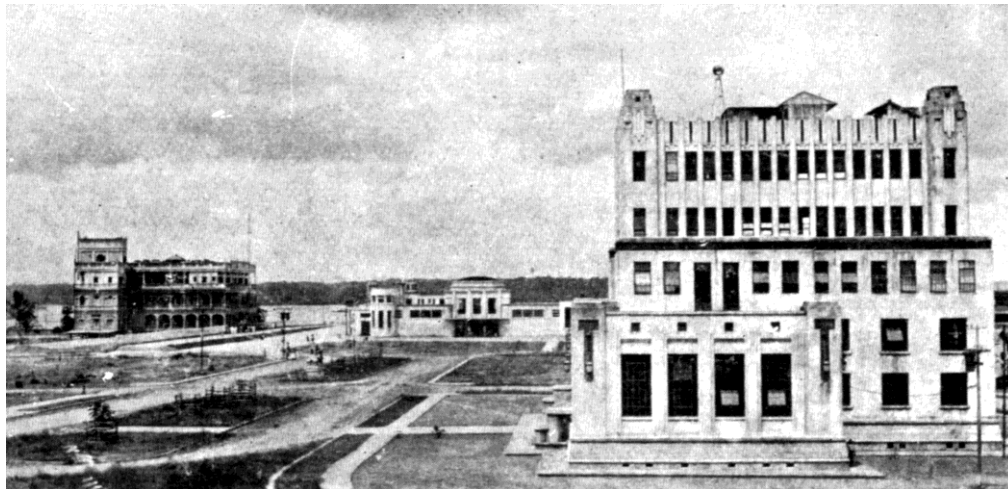
Fuente: archivo fotográfico CITCE Universidad del Valle.

Conformada la *Calle del Comercio*, se realza el status del sector y empiezan a construirse en esta franja una serie de edificaciones de carácter institucional, muchas de ellas se conservan en la actualidad y otras hacen parte del registro de edificaciones a las que en esta investigación se les denomina la *arquitectura que desapareció*.

Paulatinamente, en la intersección entre la calle primera y la carrera primera con su prolongación hacia la calle tercera, se conforma un bulevar que inicia en el extremo de la carrera 1ª con el emplazamiento del Hotel Estación y el edificio de la Estación del

Ferrocarril, en el espacio público que se crea se erigen los Edificios del Palacio Nacional y el de la Aduana, rematando en la loma donde se ubica, en lo alto, la Iglesia Católica.

### **FIGURA 11. ARQUITECTURA OFICIAL. 1925 – 1935**



Fuente: archivo fotográfico CITCE Universidad del Valle.

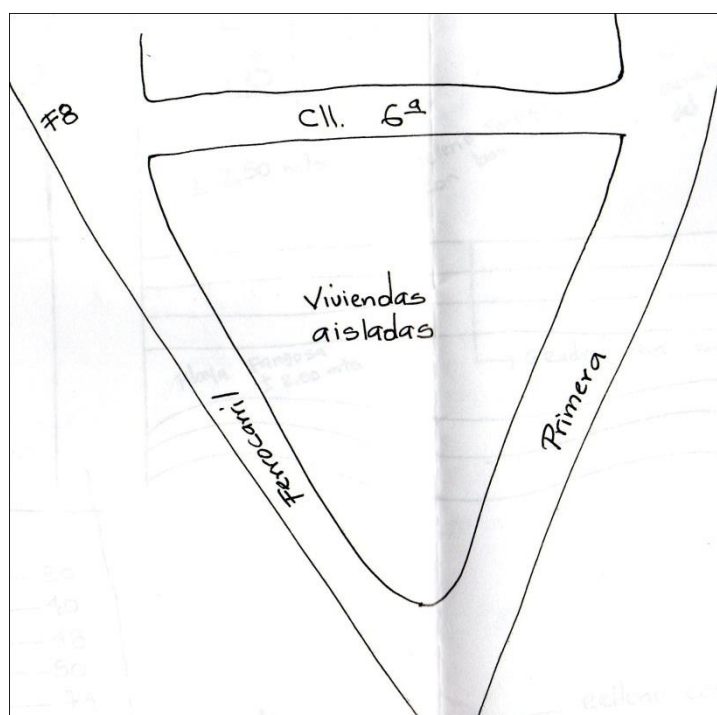
En el Almanaque de los Hechos Colombianos de 1929, se puede apreciar como entre los años 20 y 40 se incrementó, de forma vertiginosa, la construcción de inmuebles destinados al comercio, al ocio y a la prestación de diferentes servicios. En el puerto no sólo se instauraron edificios de gran envergadura, en el centro naciente, sino que en las periferias, en 1925, se construyeron el Hospital Departamental de Santa Helena y obras de ingeniería como el puente El Piñal que une el continente con la isla de Buenaventura, convirtiéndose en una magnífica estructura de cemento armado que desafía el tiempo.

A continuación se relacionan los edificios construidos en la ciudad entre los años 1920 y 1940.

<b>CONSTRUCCIÓN</b>	<b>AÑO</b>
MUELLE LA PAGODA	1918
MUELLE RENGIFO	1921
ACUEDUCTO DE DAGUA	1922
ACUEDUCTO DE ESCALERETE	1922
SALÓN TEATRO OLIMPIA	1924
EDIFICIO HOTEL ESTACIÓN	1925
PUENTE EL PIÑAL	1927
EDIFICIO LIGNAROLO	1927
PLANTA DE GAS	1928
EDIFICIO CÁMARA DE COMERCIO	1928
EDIFICIO PAGNAMENTA Y CÍA.	1930
EDIFICIO LIZCANO HERMANOS	1930
BODEGAS 1 A 4 DEL TERMINAL MARÍTIMO	1930
EDIFICIO BANCO DE COLOMBIA	1932
EDIFICIO PALACIO NACIONAL	1934
ESTACIÓN FÉRREA DE PASAJEROS	1934
EDIFICIO SANATORIO CUARENTENA	1934
TERCER PISO HOTEL ESTACIÓN	1934
EDIFICIO DE LA ADUANA	1934
EDIFICIO ESCUELA NÚMERO UNO	1934
PATIOS DEL MALECÓN DE LAS BODEGAS 1 A LA 4	1934
EDIFICIO HOSPITAL DEL FERROCARRIL	1934
BASE HIDROAVIONES	1934
EDIFICIO EL KOURE	1935
EDIFICIO TRANSPORTADORA	1935
EDIFICIO BECERRA	1935
PARROQUIA Y MONUMENTO AL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS, EN PUERTO MERIZALDE	1938
EDIFICIO REVISIÓN DE EQUIPAJES	1938
EDIFICIO GALERÍA DE PUEBLO NUEVO	1938
PABELLÓN ANTITUBERCULOSOS EL TABOR	1938
EDIFICIO TEATRO CALDAS	1939
EDIFICIO EZEQUIEL EL KOURE FEGALLI	1940
EDIFICIO CARLOS FONG	1940
EDIFICIO LUIS MOLANO	1940
EDIFICIO COLEGIO SANTO TOMÁS DE AQUINO	1940
EDIFICIO CORREDOR POLACO	1940
EDIFICIO PECHALT	1940
EDIFICIO GALERÍA CENTRAL	1940
EDIFICIO LOPERA	1940
EDIFICIO FARMACIA ESTRELLA	1940

El período comprendido entre 1920 y 1940, es identificado por la autora como un triángulo isósceles conformado entre los ejes urbanos en desarrollo de la calle primera, la carrera sexta y la vía del ferrocarril (donde se ubican los edificios de la DIAN, Palacio Municipal, separador de la Gran Colombiana).

**FIGURA 12. PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 1920 Y 1940  
(INTERPRETACIÓN GRÁFICA)**



Fuente: Luz Stella Díaz. Febrero de 2013

### **EJE DE LA CALLE PRIMERA**

La Calle del Comercio, eje principal de desarrollo en el naciente puerto, se convierte en la protagonista de los acontecimientos del desarrollo. Es en este eje urbano donde se van desarrollando con mayor relevancia las edificaciones que prestan diversos servicios a la

ciudad. Muchas de estas edificaciones no lograron sobrevivir a los diferentes incendios ocurridos en la isla, pero una vez se consumían por las llamas, en sus lugares se erigían nuevas edificaciones con carácter comercial, generalmente.

A continuación se realiza una reconstrucción de la época, a la vez que se identifican y enumeran los inmuebles nacientes.

En las instalaciones donde actualmente funciona el Muelle Turístico, funcionaba el aeropuerto de hidroaviones (1925). Al lado de esa vía llegaban las naves y descargaban las mercancías a los locales.

En la década de 1.930 (en el actual parque Néstor Urbano Tenorio) aparecían una serie de construcciones con espalda al mar que eran los negocios más prósperos debido al beneficio que les prestaba el mar en el embarque de mercancías.

En el Edificio donde actualmente está ubicado el Hotel Capilla del Sol, en 1930 se erigió el Banco de Colombia, primera entidad bancaria de la ciudad.

**FIGURA 13. BUENAVENTURA 1930. CALLE DEL COMERCIO**

Fuente: Luz Stella Díaz. Marzo de 2013

El edificio Lignarolo, ubicado en la calle primera con carrera 2da, fue construido en 1927. Su propietaria era Matilde Fara de Machado, ecuatoriana, dueña del primer vehículo que transitó por la ciudad (1945). Esta fue la única edificación que resistió el incendio de 1931,

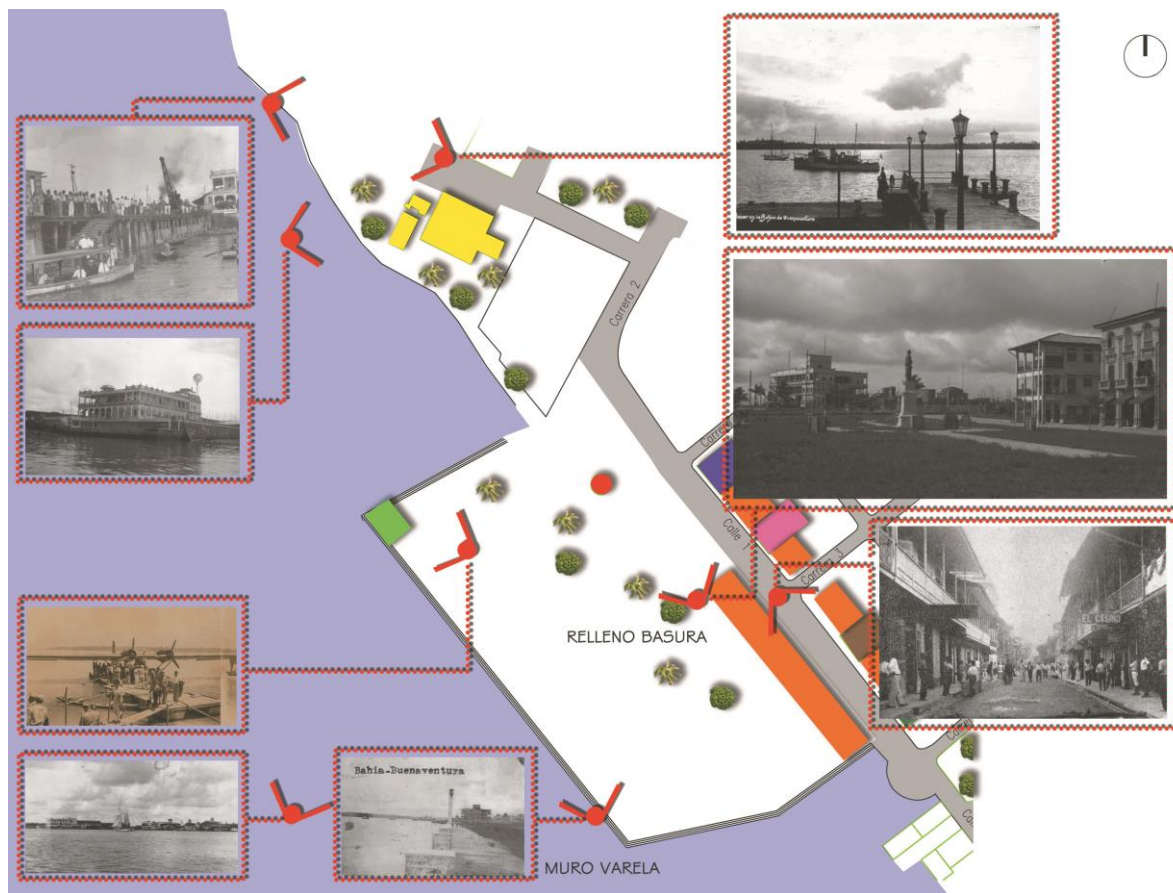


debido al material con que había sido construido. En este inmueble inicialmente funcionó el Gran Hotel, que en 1946 tuvo edificación propia. En esta misma hilera funcionaba el teatro Olimpia (predio actual del Hotel Titanic), construcción en madera que fue arrasada también por el incendio de 1931.

El incendio no se propagó a La Loma, llegó hasta el predio donde actualmente funciona la Alcaldía, gracias a que la gente del lugar, cortando con machete las casas de madera, interrumpió el fuego.

En 1934, el mar inundaba hasta la loma de la Iglesia Católica (Catedral) donde se asistía a misa en canoa, cuando la marea estaba alta. En ese mismo año el gobierno de Alfonso López Pumarejo y luego los de Eduardo Santos y Enrique Olaya Herrera, construyeron el muro Varela.

En el área donde se edificó el muro Varela existía una playa fangosa con flujo y reflujo. Esta construcción dejó una depresión sobrante de aproximadamente 2.00 mts, que posteriormente se rellenó, parcialmente, con las basuras que depositaba la gente de la calle primera; razón por la cual al espacio se le empezó a llamar “Playa Basura”, denominación que duró hasta 1990, cuando bajo la dirección de Edgardo Caicedo Rivas, gerente de la extinta empresa Puertos de Colombia, se inicia, en 1985, un dragado para remover el relleno. Esta operación llega a feliz término en la gerencia de Miguel Ángel Sepúlveda Lozano, quien además cerca y acondiciona el parque que es inaugurado en la administración de Ricardo Sanabria Altahona.

**FIGURA 14. BUENAVENTURA 1930. DESARROLLO DE LA CALLE PRIMERA**

Fuente: Luz Stella Díaz. Marzo de 2013

Después del incendio de 1931, el lugar donde actualmente está ubicado el Concejo Municipal era conocido como parque Antonio Nariño, por permanecer allí un busto en su honor. En 1945 el busto fue reemplazado por la estatua de Santander y se cambia inmediatamente la denominación del lugar por Parque Santander. Allí funcionaba la plaza y un edificio para fuente de soda. Posteriormente, en el año 1948, se reemplaza la estatua de Santander por un busto de Gaitán, y nuevamente la designación del parque cambia. En los años 50, el presidente de la República Laureano Gómez, rindiendo tributo al General Vásquez Cobo, instala un monumento en su honor y otra vez el nombre del parque es reemplazado por el del monumento de turno. En los años 90 se construye el faro y el mismo año recibe el nombre de Néstor Urbano Tenorio, que se conserva hasta hoy.

En ese mismo año (1945), al lado del edificio Lignarolo se construye el inmueble del Banco de Bogotá, cuyo predio abarca desde la calle primera hasta la segunda, presentando dos frentes, el de la calle segunda colinda con el edificio Barreto. Igualmente, en 1945, se construye el edificio José García y dos años después en 1947, el edificio del Banco de la República y el Edificio Santa Helena.

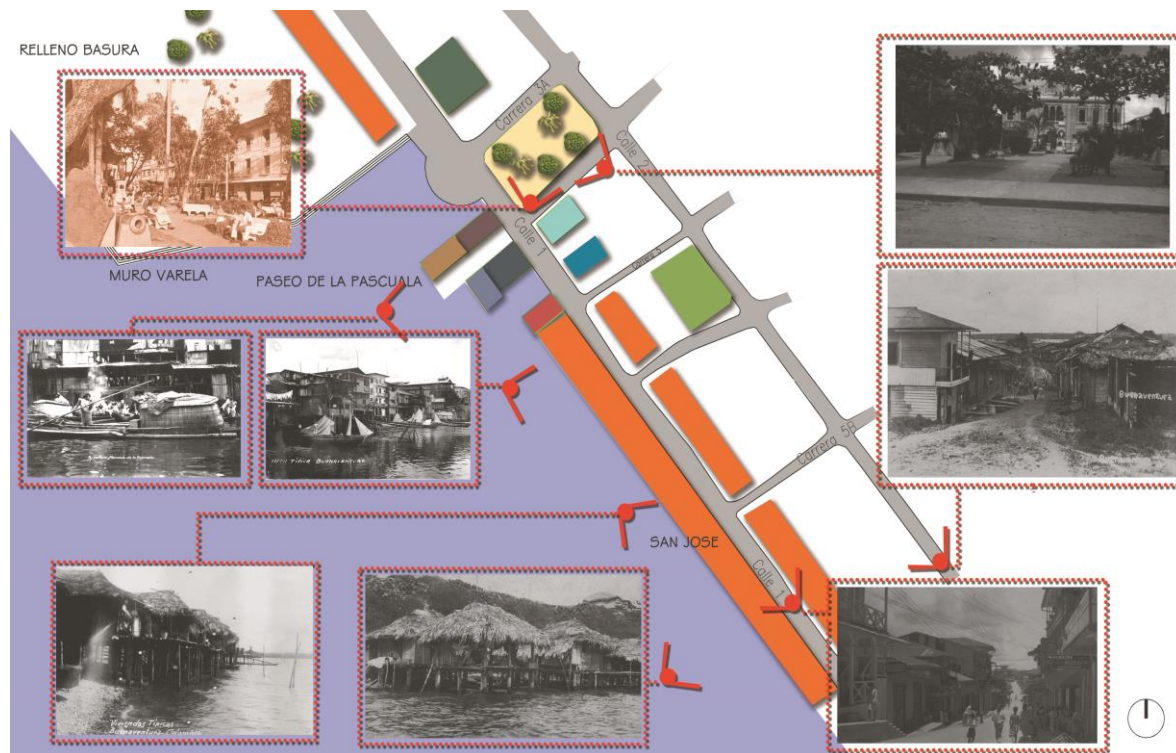
El barrio La Granja estaba conformado a lo largo de la calle 2ª (actualmente Calle Bavaria). Para entonces la loma era un sendero donde al margen derecho funcionaba un potrero donde se compraba leche recién ordeñada. En los años 40, se va extendiendo esa ruta que se va empalmando con el nacimiento de otras y con el edificio José García, trayecto en el cual, en 1960, nace el edificio Bavaria que es una bodega de donde toma el nombre la calle.

**FIGURA 15. BUENAVENTURA 1940. EXTENSIÓN DE LA CALLE PRIMERA HACIA LA LOMA**



Fuente: Luz Stella Díaz. Marzo de 2013

**FIGURA 16. BUENAVENTURA, AÑOS 1940-1950. DESARROLLO DE LA CALLE DE COMERCIO, PARTE ALTA**



Fuente: Luz Stella Díaz. Marzo de 2013

## **BONANZA ECONÓMICA E IDEALES CRECIENTES DE PROGRESO**

Las mutaciones de los primeros años del siglo fueron lentas, pero en los años veinte se produce un sorprendente auge económico, impulsado por la prosperidad causada por “la danza de los millones” y el acelerado desarrollo del comercio en manos de una élite local que florecía de forma vertiginosa. Como resultado de estos acontecimientos, se produce un apresurado desarrollo comercial, en manos de foráneos, y el surgimiento de un cambio radical en el perfil socio-económico del puerto, conllevando consigo un aumento en la construcción.

La élite local en formación, constituida en su mayoría por inmigrantes del interior del país y extranjeros radicados en la ciudad, fue desarrollando una concepción empresarial y modernizante que se ve reflejada en el impulso de la construcción y el desarrollo urbano; construcciones al servicio del Estado y el comercio, porque esta misma élite, concebía el puerto en desarrollo como un lugar próspero para sus negocios, pero no apto para la instalación de sus residencias y la permanencia de sus familias. Es la ciudad de Cali la que se beneficia con este desarrollo en la arquitectura habitacional, cuando en este período (1920), se multiplica la construcción de viviendas, el suelo adquiere mayor valor y empieza la construcción de nuevos edificios con estilos neoclásicos que brindan a la ciudad una nueva imagen de modernización.

La isla del Cascajal no corre con esta misma suerte, su urbanismo empieza a desarrollarse para poder dar paso a los servicios del ferrocarril y del puerto. Los edificios que empiezan a ser construidos en esta época están al servicio del Estado y la arquitectura doméstica se ve simplificada en la Calle del Comercio, lugar de crecimiento económico de la bodega-almacén. Por tanto en esta época se empieza a evidenciar el poco interés del Estado por la creación de una ciudad con desarrollo urbanístico adecuado para sus moradores y se ratifica el interés imperante de un puerto al servicio del Estado.

### III

## EL MONUMENTO ARQUITECTÓNICO (MONOGRAFÍAS DE EDIFICIOS)

---





## EL MONUMENTO ARQUITECTÓNICO

Las sociedades siempre han tenido la imperiosa necesidad de dar testimonio de su vida diaria y manifestar su capacidad de creación por medio de tecnologías, edificaciones, obras de arte (sacra, popular, “cultura”), música, deportes, culinaria; entre otras manifestaciones, con el fin de crear identidad sociocultural y cultivar su propia historia como legado para las generaciones venideras. La memoria colectiva, en relación con dichos trazos y manifestaciones, desemboca en sentimientos de arraigo para su conservación como patrimonio histórico y cultural.

La historia, la tradición y el pasado común son una herramienta fundamental para la construcción de la identidad de una sociedad. *Identidad* es un concepto de difícil definición que se imbrica con las nociones de *nación* y *etnia*, haciendo alusión a un mismo origen (lo que se traduce para algunos en inclusión racial), hábitos y costumbres, y una cultura compartida colectivamente remitiendo a un territorio común.

La necesidad política y social de que existan contextos que permitan perpetuar los recuerdos a una nación, genera lugares para la conservación de esa memoria en espacios en donde tienen lugar los monumentos, básicamente los arquitectónicos, escultóricos, pictóricos y escritos. Según Riegl,

El monumento, desde su concepción más antigua, se considera como una obra humana de carácter institucional, que plasma e immortaliza hechos y personajes que se aprecien como importantes, para así imponerse en la conciencia colectiva venidera de una cultura determinada [...] Todo esto se da a través de la representación de un pasado inalcanzable, que adquiere dimensiones míticas<sup>36</sup>.

Generalmente, el monumento arquitectónico cuya intencionalidad consiste en perpetuar y eternizar hechos memorables de un pasado colectivo, encuentra su principal escenario en espacios públicos asequibles para todos. Así, los monumentos históricos no permiten ser

---

<sup>36</sup> RIEGL, Alois. El culto moderno a los monumentos, caracteres y origen. Madrid: Editorial Visor, 1987. p. 23



interpretados como obras grandiosas aisladas, sino vinculados a su sentido etimológico y como fueron interpretados por Riegl: “instrumentos de memoria colectiva y obras de valor histórico que poseen configuración simbólica y significados que remiten a una cultura”<sup>37</sup>.

Teniendo en cuenta que todo lo que queda fuera de la memoria se desvanece con el tiempo, el papel del monumento es luchar contra el olvido, una de las principales amenazas para la eliminación de un pasado social. La intención del monumento es justamente batallar contra la segmentación de la historia que fragmenta y selecciona episodios según su interés. El monumento por tanto, recuerda y reconstruye desde él mismo todo el valor histórico de una sociedad. Es en esa pugna entre el olvido y el recuerdo donde se edifica el pasado que mantendrá en vigencia la cultura de los pueblos, forjándose altercados de carácter político, de credos e ideologías por la validez que se da a las reinterpretaciones de los monumentos.

El monumento es la resultante de las vivencias de una sociedad y por esto no se puede separar de la historia que lo atestigua y del medio en el que se inscribe. El énfasis en el valor documental de los monumentos tuvo su mayor auge en el siglo XX, cuando se destaca la contribución emprendida por Alois Riegl desde el siglo anterior y comienzos del mismo. Él ofreció una renovación teórica y práctica en lo relativo a la preservación de monumentos históricos, para lo cual enfatizó sus aspectos normativos y los papeles que estos juegan en las culturas a las cuales pertenecen. En otras palabras, el monumento como documento histórico, implica interpretarlo como dato cultural. Para este fin, Riegl expone la importancia de tener en cuenta el “principio de antigüedad”, o sea, no tratándose solamente de la preservación de obras de arte, sino del culto o valor de la antigüedad, como luz para las nuevas tutelas de los documentos.<sup>38</sup> Fue gracias a los aportes de Riegl que la preservación de los bienes culturales se convirtió en un campo disciplinar autónomo. Le Goff explica:

---

<sup>37</sup> *Ibíd.*, p.

<sup>38</sup> Riegl criticó lo que él consideraba ser dos grandes prejuicios de la tradición historiográfica de su época. Contradijo una distinción para él jerárquica y creadora de estigmas: la oposición entre las llamadas “artes mayores” o artes cultas, y las “artes menores”, las primeras identificadas como la representación del mundo y lo humano; y las segundas relativas básicamente a la ornamentación.

[...] Así el trabajo del historiador, vinculado básicamente con una aspiración científica de memoria colectiva debe remitirse a los monumentos como documentos. Su labor básica “*hacer hablar las cosas*” [...] El historiador debe considerar su documento como un monumento del que es preciso encontrar las condiciones de producción históricas y de allí, su inconsciente intencionalidad<sup>39</sup>.

Los monumentos históricos son únicos e irreproducibles y deben cargar consigo los elementos que los caracterizan para el futuro, así como las marcas de su transcurso en el tiempo. Monumentos-documentos históricos e instrumentos simultáneamente, soportes materiales de la memoria colectiva, que permiten renovadas interpretaciones a lo largo del tiempo por parte de las sociedades, ofreciendo herramientas claves para la reflexión sobre el entorno, la cultura y las identidades.

Así, se confirma el papel primordial que juega la historia para aquellos que trabajan con bienes culturales. Las acciones de preservación requieren de la historia y la historiografía para garantizar el respeto por lo relevante desde el punto de vista histórico-documental. Por ejemplo, en el caso del oficio de restauración, debe llevarse en cuenta un trabajo multidisciplinar, o sea; lo estético y lo histórico, como mecanismo para dejar de lado la arbitrariedad y valorar el proceso histórico en sí.

La historia tradicionalmente convertía a los monumentos en documentos, razón por la cual podemos hablar de un paciente triunfo del documento sobre el monumento. Pero si el monumento implica la conservación de la memoria bajo una intencionalidad y el documento se convierte en monumento cuando comporta una intencionalidad, entonces los documentos a menudo tienden a ser monumentos. Por tanto, *los documentos deben ser tratados como documento/monumento y los monumentos deben ser considerados como documentos históricos.*

---

<sup>39</sup> LE GOFF, Jacques. Documento/ monumento, en el orden de la memoria. El tiempo como imaginario. México: Ediciones Paidós, 1994. p. 199

La intención de realizar este comentario sobre el papel del monumento histórico tiene como fin explicar la importancia del inmueble arquitectónico en esta investigación, como fuente primaria que actúa como documento en sí mismo. Al pertenecer a un tiempo, estos adquieren valores simbólicos propios del período de su construcción y de todos los valores que se transmiten cuando cumplen la función de medio de comunicación de culturas e identidades colectivas. Las edificaciones presentadas aquí dan cuenta de los procesos sociales de Buenaventura a medida que van surgiendo, de ahí la importancia de presentarlas en esta investigación.

Las características arquitectónicas y urbanas explícitas que distinguen el sector antiguo de Buenaventura en la Isla Cascajal están constantemente en amenaza por el uso inadecuado de las edificaciones, tal vez, ocasionado por el desconocimiento de su significado y valores por parte de la sociedad, situación que se ve reflejada en un menosprecio, desarraigo y pérdida de identidad, poniendo en serio peligro los edificios con valor patrimonial que se ubican en su mayoría en este sector y situando en serio riesgo la permanencia de este sector con su valor histórico y cultural.

Es precisamente en este sector de la Isla donde se encuentran representados los tres principales actores que configuran sus actividades, estos son: el comercio, los habitantes y la administración local, cada uno de ellos con intereses y aspiraciones espaciales diferentes y específicos, en los cuales no son ajenos los intereses económicos, comerciales y la influencia de la empresa inmobiliaria con sus consecuencias demoledoras en la posible conservación del patrimonio edificado y, por tanto, de los monumentos.

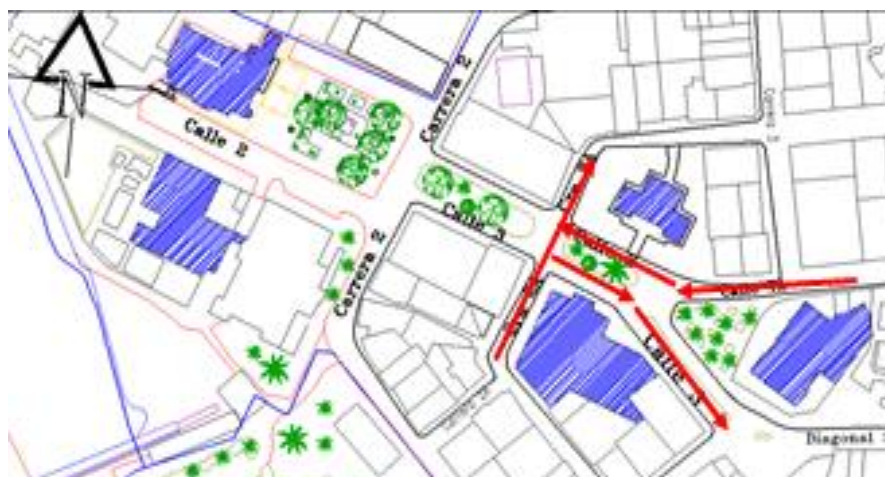
De todas formas, hay que pensar en el patrimonio construido como el conglomerado de edificaciones y espacios urbanos que quedan del pasado, un pasado que en el caso de Buenaventura es increíblemente actual y que está siendo destruido con vertiginosa rapidez.

En Buenaventura no son fuertes ni evidentes las intenciones de valoración y protección de sus edificaciones; fuera de iniciativas puntuales que surgen desde la academia, donde se

presentan estudios que tratan de poner en evidencia la necesidad de conservación de los monumentos (Hotel Estación, Palacio Nacional, Antigua Estación del Ferrocarril, Edificio de la Aduana y Catedral San Buenaventura) que hasta el momento han sobrevivido sin necesidad de normas, porque la sociedad les reconoce de alguna manera su valor monumental, pero que de igual forma están en constante riesgo por la alteración de su contexto urbano, entorno en el que siempre se percibieron como elementos singulares, como hitos de la ciudad dentro de la estructura urbana que permanece en la memoria colectiva de los bonaverenses.

Los monumentos arquitectónicos que hoy persisten en Buenaventura son:

**FIGURA 17. LOCALIZACIÓN DE LOS CINCO INMUEBLES**



Fuente: Inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**FIGURA 18. HOTEL ESTACIÓN. 1922-24**



Fuente: Inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**FIGURA 19. PALACIO NACIONAL. 1930**



Fuente: Inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**FIGURA 20. EDIFICIO DE LA ADUANA (NUEVO EDIFICIO). 1930**



Fuente: Inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**FIGURA 21. ESTACIÓN DEL FERROCARRIL 1934-35**



Fuente: Inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**FIGURA 22. CATEDRAL SAN BUENAVENTURA (IGLESIA MODERNA) 1930-40**



Fuente: Inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

## VALORACIÓN Y PRESERVACIÓN

En Colombia se ha destruido la mayoría de los centros históricos de las ciudades; y cuando se han intervenido, los inmuebles construidos han sido modificados drásticamente. Los lugares que mejor conservan su patrimonio antiguo son aquellos en donde no ha llegado el desarrollo, los sitios que han quedado al margen de los avances que impone la vida rutinaria. Hay una concepción equivocada en cuanto a la valoración del patrimonio cultural, y es considerar que hacerlo constituye la valoración del pasado; sin embargo, no es así, es la valoración del futuro, es lo que estamos dejando a los que vienen después de nosotros.<sup>40</sup>

El interés por cuidar del patrimonio cultural de una nación desencadena investigaciones y estudios que amplían cada vez más el campo de posibilidades, dando así origen a un movimiento creciente que difícilmente puede detenerse. Por ello, la decisión de se debe amparar y que puede ser amparado exige criterios que miren al futuro y no que al pasado.<sup>41</sup>

<sup>40</sup> SالدARRIAGA, Alberto. "Tipologías arquitectónicas de interés patrimonial", Patrimonio Urbano en Colombia. Bogotá: Panamericana Formas e impresos. 1996. p. 77.

<sup>41</sup> Ibid., p. 79.

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede afirmar que el uso de la arquitectura debe ir transformándose en el tiempo, solo se hace posible preservar el patrimonio si conserva vigente su capacidad de ser utilizado. Las referencias que tengamos del pasado de cada uno de los bienes a preservar pueden servir al momento de estudiar sus elementos formales, pero no para decidir su uso definitivo y su valor.

Se puede intervenir el patrimonio sin que éste pierda su valor. La mezcla de distintas tipologías, materiales y técnicas deben contribuir a mejorar las condiciones de los edificios de conservación, así como al enriquecimiento de su arquitectura. Si se puede lograr esto, el patrimonio estaría cumpliendo una de sus principales funciones: su vigencia en el tiempo.

Benjamín Barney afirma que

“En Colombia no solo no hemos sabido valorar nuestro patrimonio, sino que con frecuencia hemos creído que la restauración de algunos edificios, solamente porque son antiguos o poseen interés histórico, es la única salida para la arquitectura y las ciudades tradicionales que heredamos. Sin embargo, es posible que al valorar el patrimonio construido se piense en una conservación distinta de su restauración o, inclusive, en algunos casos, solamente en un estudio exhaustivo (...)”

La conservación del patrimonio construido necesariamente oscila entre la restauración y la remodelación, la reparación y la reconstrucción; pero, difícilmente, se puede conservar un edificio tal como se encontraba en un momento dado. No solamente se trata de su reparación o adecuación a nuevos usos, sino de su adaptación a nuevas costumbres o aspiraciones. Para la conservación del Patrimonio Construido se requiere tanto su conocimiento y su valoración crítica como su continuidad histórica, lo que puede presentar una ventaja económica y social nada despreciable. Para ello, el patrimonio debe incorporarse al presente y no inscribirse sólo en el pasado y menos en un pasado ideal (...)<sup>42</sup>.

---

<sup>42</sup> BARNEY Caldas, Benjamín. Patrimonio, ciudad y región en Colombia. Patrimonio Urbano en Colombia. Bogotá: Panamericana Formas e impresos. 1996. p. 23.



Conservar las edificaciones consideradas como patrimonio cultural se convierte en un asunto que involucra a todos los moradores de una ciudad y deja de ser un dilema de decisión municipal.

Incentivar y proyectar la preservación, como un proceso colectivo de participación por parte de toda una colectividad a partir de la concertación ciudadana, puede lograr la comprensión y el apoyo en la salvaguarda del patrimonio, así como la única forma de frenar la creciente destrucción de los bienes culturales.

## CRITERIOS DE VALORACIÓN

El patrimonio cultural, en nuestro caso el inmueble, es aquel que por su valor arquitectónico estético, histórico, tipológico o socio-cultural debe ser preservado, puesto en valor y uso adecuado.

Los criterios, considerados en esta investigación para el estudio de los cinco inmuebles representativos de la ciudad, parten de los desarrollados por el Ministerio de Cultura en su “Manual para inventarios bienes culturales inmuebles”. Este documento define tres valores a tener en cuenta: valor histórico, valor estético y valor simbólico. Se consideró que cada uno de estos bienes elegidos cumple con los tres valores expuestos.

El Ministerio de Cultura define estos valores así:

“Así en el sentido del **Valor Histórico** se comprende hoy que los objetos se constituyen en documentos para la construcción de la historia nacional, regional o local y, de igual manera, para el conocimiento científico, entendiéndose que los documentos como fuentes primarias no son sólo los escritos”.

“Igualmente, al **valor estético** se le reconocen los atributos no solo de calidad artística o de estilo, sino de diseño, que se hacen explícitos en cualquier objeto, ya que en ellos se

reporta: una idea inventiva resuelta en la manera en que fueron elaborados, la técnica y un uso en cuanto a su función y tiempo en que cumplió dicha función, dejando huellas”.

“El **valor simbólico** manifiesta cosmovisiones en tanto que sintetiza y fusiona modos de ver y de sentir el mundo individual y colectivo, teniendo un fuerte poder psicológico de identificación y cohesión social. Lo simbólico mantiene y renueva con su poder de actualización, aspiraciones, deseos, ideales construidos e interiorizados que vinculan tiempos y espacios de memoria”

Este enfoque se complementa con un conjunto de valores propios y exclusivos de la región, donde interactúan sistemas conformados a partir del mestizaje sumado a las diferentes corrientes migratorias, creando esto una nueva cultura que con el devenir del tiempo modelan una idiosincrasia que caracteriza y determina los modelos de pensar, vivir y crear.

## **LA INTERPRETACIÓN DE LA IDENTIDAD EN EL PATRIMONIO CULTURAL**

*Si el patrimonio es considerado como apoyo para la memoria social, uno de los valores fundamentales a considerar será, sin duda, la presencia de sus habitantes. Al poner en primer plano la capacidad de identificación y apropiación por parte del grupo social, este grupo pasa a ser concebido como el protagonista de cualquier operación que se emprenda: el tratamiento del patrimonio tenderá al arraigo de la población, evitando a toda costa su expulsión. Por otra parte, al afirmar la continuidad histórica de la construcción del entorno, se tiende a contrarrestar el sentimiento de provisoriedad, de discontinuidad, de anonimato, factores todos de desarraigo cultural.*

*Pero por otro lado al considerar a los habitantes como parte fundamental del patrimonio cultural, se compromete el reconocimiento de la necesidad de cambio, de adaptación de edificios y áreas urbanas a nuevas necesidades, nuevos hábitos, transformaciones funcionales de la ciudad, etcétera, etcétera. Por eso el congelamiento de situaciones edilicias o urbanas no puede ser la meta de la preservación, y se plantea la necesidad de hallar en cada caso la solución que permita el delicado equilibrio entre preservación de **la identidad** y cambios.*

Marina Waisman<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Waisman, Marina. El interior de la Historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos. Historia y teoría Latinoamericana. Impreso por Escala. Bogotá, 1993. P. 128

La reflexión fundamental de este capítulo configura un esfuerzo por identificar e interpretar el concepto de identidad en esta investigación, el patrimonio cultural arquitectónico como generador de identidades colectivas. Por esto es importante destacar cómo unos edificios que surgieron a partir del desarrollo comercial de la ciudad puerto, son percibidos como patrimonio cultural porque hacen alusión a una memoria, pasado, historia y cultura colectiva. Igualmente, es propósito de la autora reflexionar sobre la medida en que esos símbolos culturales ayudan en el tejido social de lo propio, e indagar sobre la forma en que su valor simbólico conecta la historia con el presente y el futuro.

Esta reflexión parte de los objetivos de la “Ley de Cultura” y la “Ley de Desarrollo Territorial”, las cuales buscan establecer mecanismos que permitan a las entidades competentes a nivel nacional, departamental y municipal, la preservación y defensa del patrimonio cultural localizado en su territorio. Así, con el desarrollo de esta investigación se busca participar en ese objetivo nacional de reconstruir la historia de los pueblos e incentivar el acervo cultural de los moradores de la ciudad de Buenaventura, haciendo que su patrimonio histórico arquitectónico sea accesible para ellos, y a la vez se promueva la protección y respeto en el uso social del mismo. Igualmente, con esta investigación se propone contribuir al fortalecimiento de las bases identitarias de la ciudad a través del reconocimiento de la memoria.

Es importante considerar el papel del patrimonio cultural arquitectónico en el progreso económico, social y cultural de la ciudad portuaria en la isla Cascajal.

La interpretación de la identidad en el patrimonio aparece como una respuesta a una demanda o necesidad de su uso social. Así, las iniciativas de revalorización deben integrar al patrimonio como generador de imagen e identidad colectiva.

Por un lado, el patrimonio puede servir de esfuerzo identitario de la comunidad, cohesionando a sus habitantes con base en una memoria histórica colectiva y en la consciencia de pertenecer a un territorio que reconocen como propio. Para la construcción

de una ciudadanía plena, el cuidado del patrimonio, su aprecio y proyección social significan la recuperación de valores que le son pertenecientes y que configuran sus símbolos de identidad. Para el caso de este estudio, los bienes inmuebles estudiados responden a aspectos sociales, económicos, costumbres y tradiciones que enlazan pasado y presente y por lo tanto hablan de la propia identidad, poniendo de manifiesto que la arquitectura, al ser determinada por los humanos, es testimonio tangible de su condición histórica.

En el caso de Buenaventura, no existen intenciones claras de valoración por fuera de iniciativas puntuales que surgen desde la academia. Estos estudios tratan de poner en evidencia la necesidad de conservación de los monumentos, que muchas veces sobreviven sin necesidad de normas porque la sociedad, de alguna manera, les reconoce su valor monumental, pero que corren peligro por la alteración de su contexto urbano, el despojo del entorno en el que siempre se percibieron como elementos singulares dentro de la estructura urbana y que permanecen en la memoria colectiva.

En Buenaventura, lo viejo y lo nuevo, la vanguardia y la tradición, la continuidad y la renovación y la propia dinámica cultural caracterizan de una manera muy particular todos los aspectos de lo regional. Las tradiciones garantizan la continuidad histórica y la falta de estudios más profundos sobre el patrimonio cultural, en este caso el arquitectónico, conducen al desconocimiento de su *valor histórico*.

La posibilidad de contar con un sector de valor histórico podrá, de alguna manera, insistir en la intervención respetuosa del entorno urbano, y permitir la valoración de los elementos tipológicos de la arquitectura tradicional en la búsqueda de una relación explícita con la ciudad, el paisaje y el clima, asumiendo la contraposición entre lo regional y lo universal.

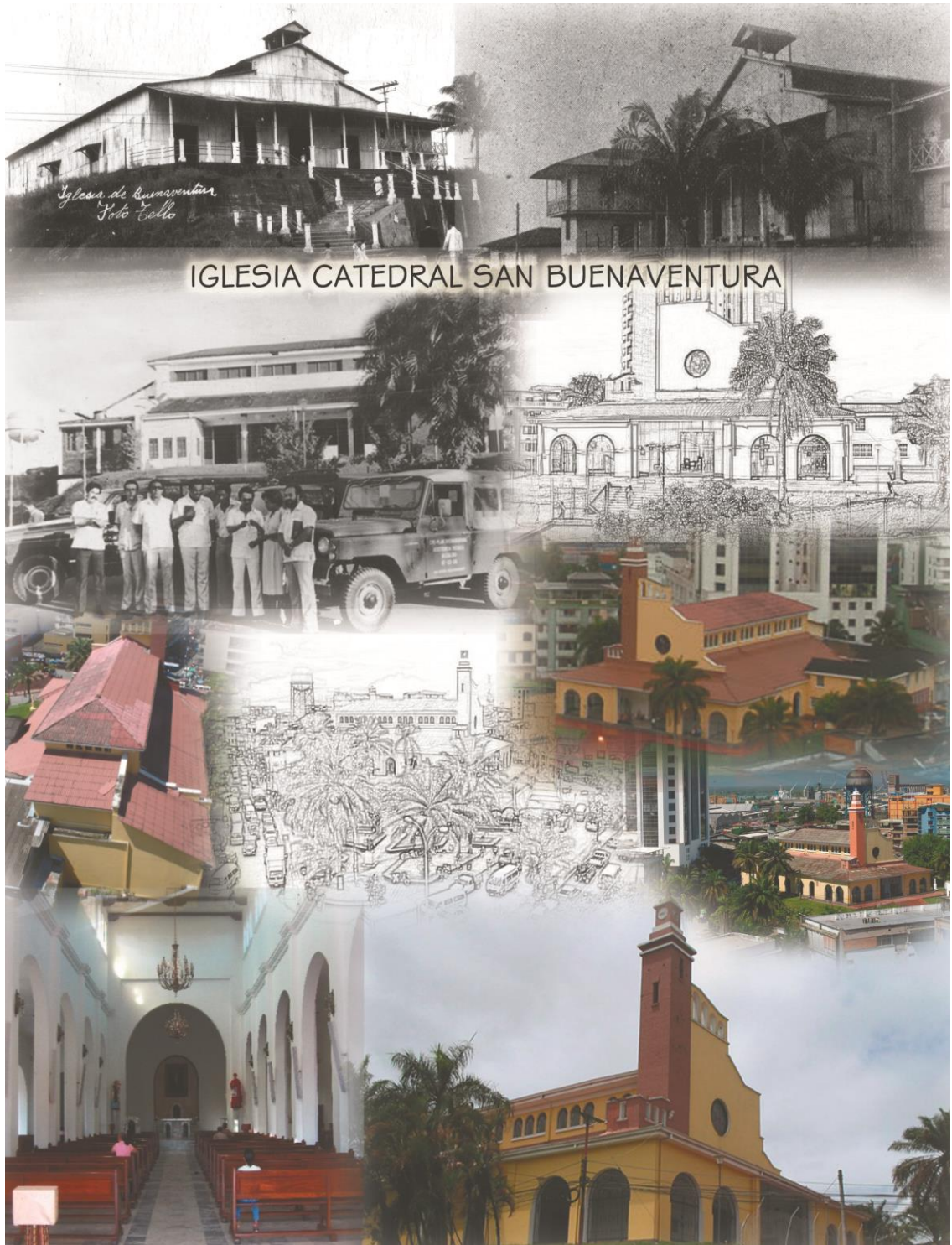
Es por esto que en este estudio se hace imperante la necesidad de analizar los cinco edificios que se conservan y que sin una legislación que los proteja, los ciudadanos reconocen como testigos vivos del crecimiento y desarrollo del puerto. Ya que estos

refuerzan la identidad de los bonaverenses, quienes por el desplazamiento interno (de habitantes de otras regiones a ésta) y por la constante migración de nativos a otros países (que luego vuelven a construir edificaciones con base en otros patrones arquitectónicos que en nada nos identifican y por el contrario nos desarraigan) constantemente ven amenazado su patrimonio y con ello, su identidad colectiva.

Igualmente, es preciso que las nuevas generaciones posean un punto de referencia que les permita identificarse con los monumentos que fueron el eje cohesionador de sus antepasados para que en torno a ellos puedan construir nuevos ejes de identificación que les permitan emprender, como comunidad, verdaderas transformaciones sociales.

## MONOGRAFÍA DE EDIFICIOS

---



## IGLESIA CATEDRAL SAN BUENAVENTURA

### ➤ LOCALIZACIÓN

Distrito/Municipio: Buenaventura

Departamento: Valle del Cauca

Barrio: Calimita

No. Del predio: 0001

Dirección: Calle 3 No. 3ª - 07

Número de manzana: 323

Diseñado: José María González Concha

Construido: ing. Antonio José Borrero Holguín

Uso original: Parroquia

Siglo/Periodo: 1938 – 1942

Propietario: Diócesis de Buenaventura

Clasificación tipológica: Arquitectura civil religiosa.

**FIGURA 23. FOTO AÉREA DE BUENAVENTURA**



Fuente: plano digital de Buenaventura



**FIGURA 24. LOCALIZACIÓN DEL EDIFICIO**

Fuente: plano digital de Buenaventura

#### ➤ **EMPLAZAMIENTO:**

La Catedral San Buenaventura está localizada en la Isla Cascajal del puerto de Buenaventura. En la cota más alta del sector, desde donde comenzó el crecimiento de la ciudad, uno de los sitios más importantes del Centro, entre la Diagonal 3ª y las Calles 3ª y 7ª, las cuales son de un alto flujo peatonal y vehicular. En su entorno se encuentra el edificio de Telecom, la Caja Agraria, el edificio Pacific Trade Center y el Banco Popular; entre otros, que lo articulan a la frecuente circulación de los habitantes y turistas que visitan el puerto sobre el Pacífico.

La Catedral San Buenaventura es bastante importante ya que forma eje sobre la Cra. 3ª, con el Faro ubicado en el Parque Néstor Urbano Tenorio; y con el Parque Gerardo Valencia Cano. Conforman el Bulevar Gran Colombiana, con el Parque Cisneros y la Antigua Estación del Ferrocarril. Emplazada en una súper manzana de morfología irregular que comparte con el Parque Gerardo Valencia Cano. La ocupa a partir de un volumen con planta rectangular, dejando los espacios libres como hall de llegada, circulaciones y zonas

verdes como ornamento. Se destaca por su emplazamiento, su volumetría y su elegante lenguaje neocolonial que le dan un aspecto de jerarquía y dominio en el lugar.

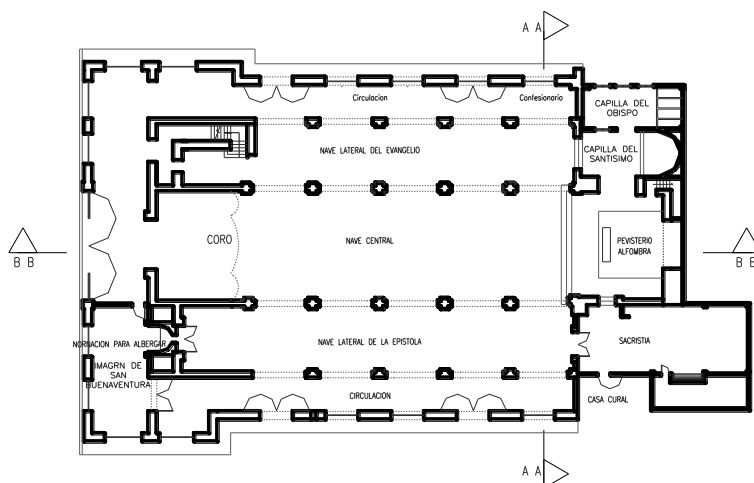
**FIGURA 25. EMPLAZAMIENTO DEL EDIFICIO**



Fuente: plano digital de Buenaventura

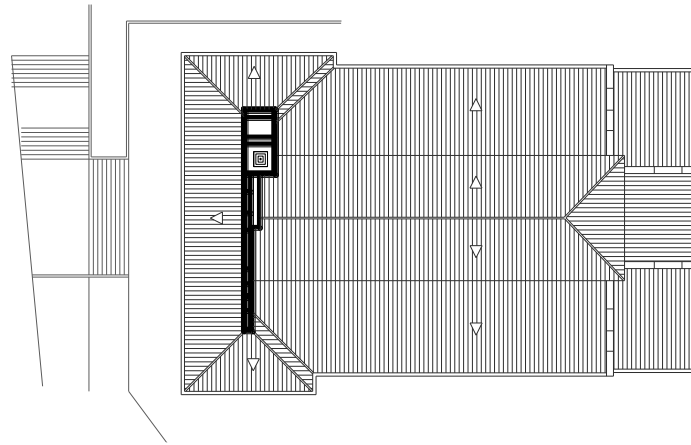
### ➤ PLANIMETRÍA Y ALTIMETRÍA

**PLANO 1. PLANTA ARQUITECTÓNICA PRIMER. PISO**



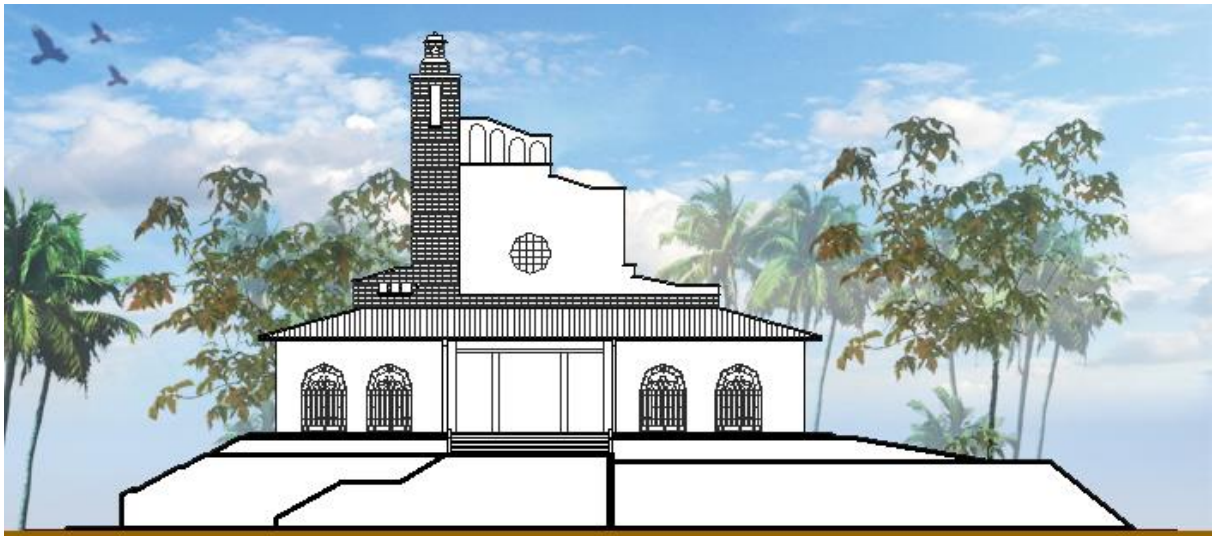
Fuente: Inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

## PLANO 2. PLANTA DE CUBIERTA

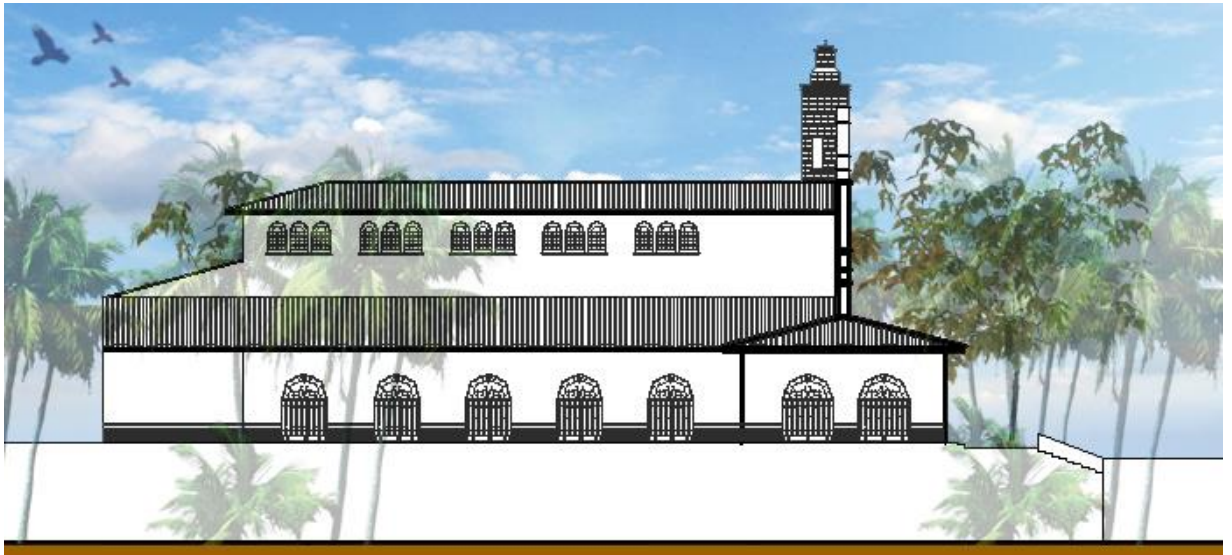


Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

## PLANO 3. FACHADA PRINCIPAL



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

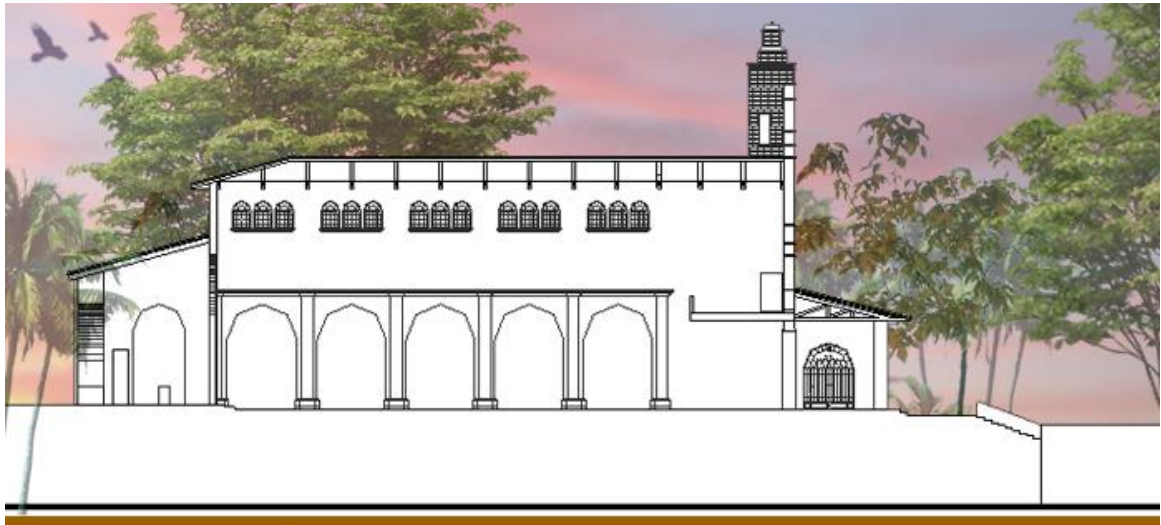
**PLANO 4. FACHADA LATERAL DERECHA**

Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**PLANO 5. CORTE A-A'**

Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

### PLANO 6. CORTE B-B'



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

#### ➤ DESCRIPCIÓN:

### TIPOLOGÍA Y ESPACIALIDAD

La Catedral se define en su volumetría como un bloque suelto en la parte alta de una sobre elevación o colina.

El bloque está organizado internamente por cinco naves y tres cuerpos, el del vestíbulo o acceso, el cuerpo central y el presbiterio. El primer cuerpo, en el primer piso, consta de un corredor en forma de C y tres espacios nártex, osarios y acceso a coro; y en el segundo piso de un solo espacio: el coro. El segundo cuerpo, es un gran prisma de doble altura en su parte central en cuyo interior se resuelve el espacio principal de la catedral y a sus lados, espacios de altura sencilla correspondiendo a naves laterales y deambulatorio. Esta conformación que denominamos tipología de "*Planta Basilical*" se corresponde con su funcionamiento estructural. El edificio, tanto interior como exteriormente, tiene un predominio del lleno sobre los vacíos y la continuidad se impone sobre la discontinuidad.

En sus cerramientos puede asimilársele con una caja de mayor tamaño y proporción que alberga una menor y se superponen, respetando, en algunos momentos, alineaciones y manteniendo ejes comunes.

### ➤ **TÉCNICA CONSTRUCTIVA**

Edificio Neocolonial implantado en una superficie total de lote de 4420,15 m<sup>2</sup>, con un área total construida de 1933,16 m<sup>2</sup>.

Consta de una gran aula dividida en cinco naves por gruesos pilares con forma de cruz: los de la nave principal y con forma de cruz incompleta, y los que dividen las naves secundarias. También se encuentran las columnas de la nave principal rematadas por arcos de medio punto que conforman una arcada y a su vez sirven de apoyo a falsas pilastras aplicadas en panel yeso que soportan una moldura que acompaña la disposición longitudinal de la planta. Sobre esta arcada se encuentra el clerestorio constituido por vanos tripartitos igualmente rematados por arcos de medio punto. Las naves laterales o secundarias de menor altura están divididas por una arcada sencilla, con aplicación de falsas pilastras tan solo en el lado que se relaciona con la nave principal. La nave principal se encuentra cubierta por un cielo raso en repello de cemento pintado del cual sobresale la estructura de cubierta en tirantes de madera que descansan desde el muro sobre un canecillo de madera.

A continuación de la nave principal se encuentra el presbiterio sobre elevado y separado de esta por el arco toral de medio punto, hacia los lados de esta las naves laterales rematan a su vez en la pila bautismal y el acceso a la sacristía y la capilla.

Las fachadas laterales se expresan con vanos rematados en arcos de medio punto cerrados con rejas metálicas. La fachada principal está compuesta por un cuerpo ligeramente más ancho que el cuerpo central de la Catedral, y sobre el cual descansa la Torre-Espadaña.

### ➤ MATERIALIDAD

La Catedral se construye con una estructura mixta, de soporte puntual de columnas, y vigas y muros de carga con una estructura de cubierta en vigas de concreto y cerchas en madera, con tejas de asbesto cemento con un acabado de pintura como cierre. Los cerramientos se elaboraron en ladrillo común, repellados y pintados en sus fachadas y estucados y pintados en su interior.

La edificación posee ventanas en la parte superior de sus cerramientos, acabadas con carpintería metálica y vitrales. Los exteriores tienen pisos en adoquines de arcilla y zonas verdes ornamentales.

Su lenguaje expresa levedad, a partir del manejo de arcos de medio punto en la fachada principal y las laterales, principio apoyado en los colores.

### ➤ USOS

El inmueble, desde el momento de su construcción hasta la fecha, ha funcionado como la principal iglesia del municipio de Buenaventura, en su calidad de Catedral.

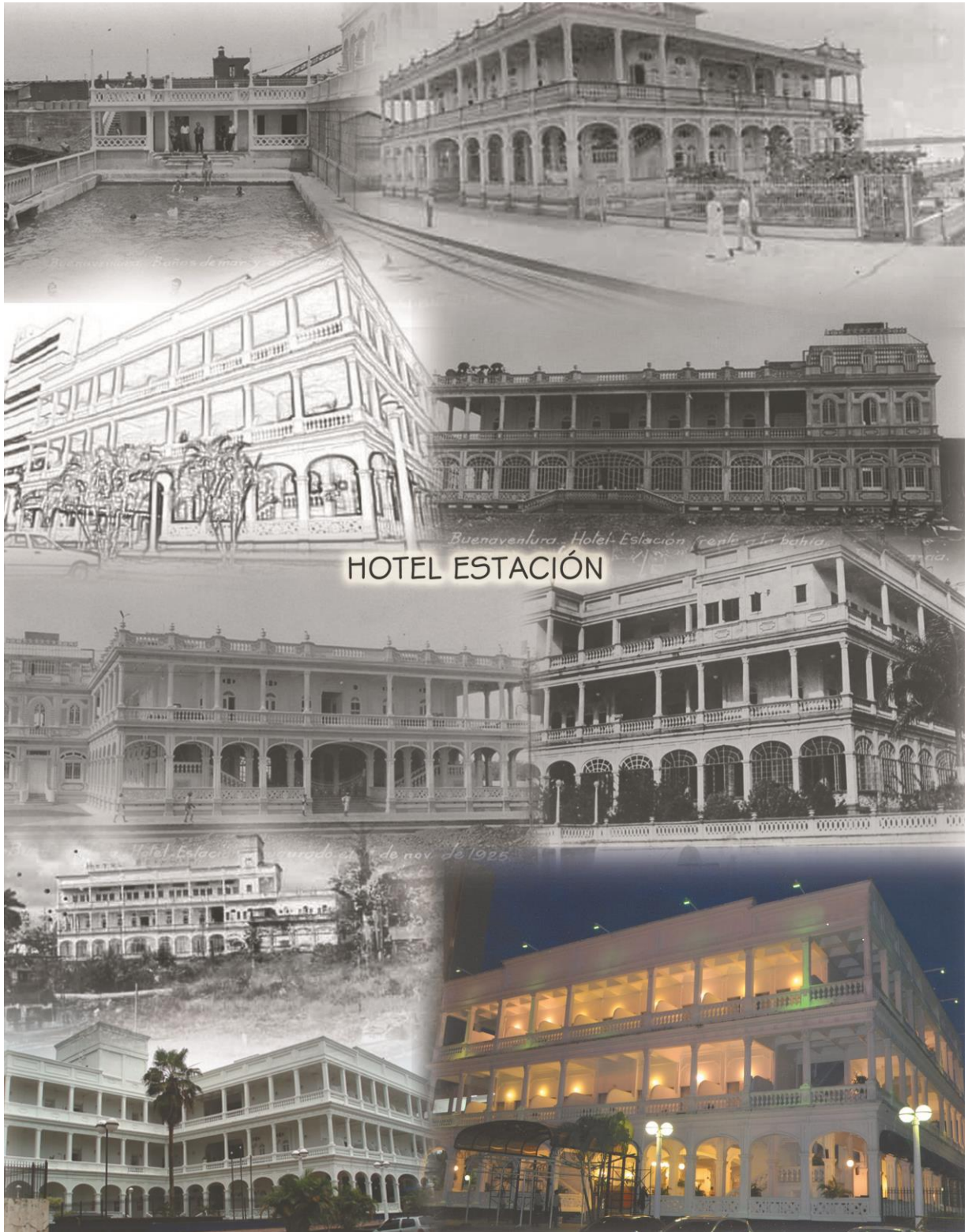
### ➤ ESTADO Y DETERIORO

En algunos muros del edificio son evidentes las fracturas del revestimiento a causa de la humedad, presentando alteraciones, en algunos casos éstas no implican, necesariamente, el empeoramiento de sus características, desde el punto de vista de la conservación.

En el análisis de los elementos arquitectónicos constructivos se evidencia que las columnas presentan fricciones a una altura promedio de 1,60cm, alrededor de la misma.

Debido a las instalaciones inadecuadas de tuberías de canoeras, y a la falta de aleros en la cubierta es evidente la presencia de moho, producto de goteras constantes sobre el material de recubrimiento de la fachada.





## HOTEL ESTACIÓN

### ➤ LOCALIZACIÓN

Distrito/Municipio: Buenaventura

Departamento: Valle del Cauca

Barrio: Centro

No. Del predio: 0002

Dirección: Calle 2 No. 1A - 08

Numero de manzana: 0001

Construido: ing. Paulo Emilio Pérez

Uso original: Hotel

Siglo/Periodo: XX, 1922 – 1924.

Propietario: Hoteles estelares S. A.

Clasificación tipológica: Arquitectura habitacional.

**FIGURA 26. LOCALIZACIÓN DEL HOTEL ESTACIÓN Y FOTOGRAFÍA DEL EDIFICIO, AÑOS ATRÁS**

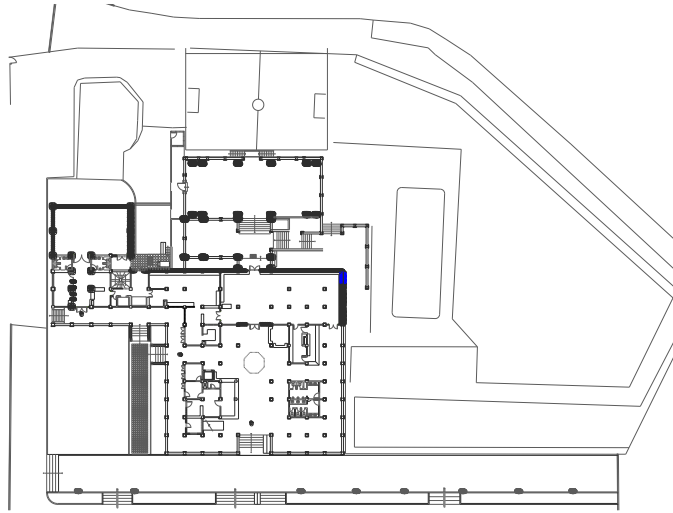


Fuente: plano digital y archivo fotográfico CITCE Univalle.

➤ **EMPLAZAMIENTO**

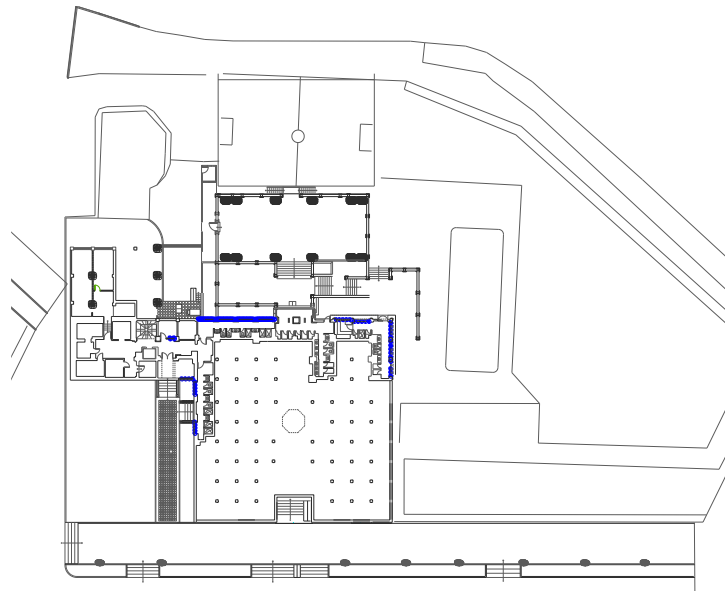
➤ **PLANIMETRÍA Y ALTIMETRÍA**

**PLANO 7. PLANTA ARQUITECTÓNICA PRIMER PISO**



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**PLANO 8. PLANTA ARQUITECTÓNICA SÓTANO**



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

### PLANO 9. FACHADA PRINCIPAL



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

### PLANO 10. FACHADA POSTERIOR



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006



## PLANO 11. CORTE TRANSVERSAL



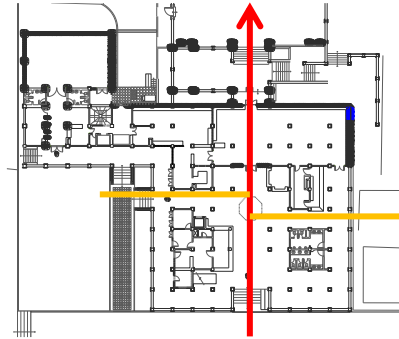
Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

### ➤ DESCRIPCIÓN

El Hotel Estación es un edificio de tres plantas en su volumetría, y cuenta con una pequeña triple altura en el vestíbulo, cubierta con un vitral en colores muy llamativos.

La edificación presenta dos ejes principales de composición, el primero y más importante, el eje norte sur, que recorre toda la edificación en primer piso, y coincide con el acceso principal y posterior liberando por ello dos módulos espaciales.

**FIGURA 27. EJES DE COMPOSICIÓN DEL EDIFICIO. AMARILLO, EJE SECUNDARIO ESTE OESTE; Y ROJO, EJE PRIMARIO NORTE SUR**



Fuente: plano levantamiento, Luz Stella Díaz B. 2006

El segundo eje es el perpendicular, al anterior, y vincula las áreas exteriores de las fachadas este y oeste teniendo como característica principal su forma acodada. Los espacios se organizan en sucesión continua, acompañados de corredores con funciones vinculadoras.

En las fachadas, la superposición presenta en el primer piso un zócalo color azul de basamento, que resuelve la sobre elevación del nivel de andenes exteriores: se destaca por su sencillez. Sobresalen los resaltos propios de las bases de las columnas y una moldura que articula la base en su arranque.

Sobre el zócalo se ubica la baranda (decorada con elementos orgánicos) en conjunto con pilares, que modulados, cada tres metros, organizan la edificación. Las columnas o pilares son de sección cuadrada.

El primer y tercer piso muestran medidas diferentes, producto de fases distintas de construcción. Los originales, de 41,5 centímetros de lado, se ubican en el núcleo central. De 51 centímetros de lado son los del área nueva.

Arcos sobre el eje principal del doble módulo de luz configuran y resaltan el vestíbulo del primer piso; entre columnas y apoyos en una ménsula, los arcos son mixtilíneos

conformando, junto con los pilares, el módulo físico y estructural del edificio. Sobre estos arcos se ubica el artesonado del primer piso en viguetas moduladas que enmarcan el cielo.

El segundo piso se encuentra elaborado bajo los cánones del orden corintio, columnas sobre pedestal, entre las cuales se soluciona la baranda (simple repetición de balaustradas prefabricadas de concreto en el núcleo original y barandas macizas con detalles geométricos en el área anexa sector sur). En este caso, sobre el pedestal se ubica la base de la columna seguida del cuerpo acanalado y su remate profusamente decorado soporta la viga de borde y recibe, desde el interior, las vigas y viguetas del artesonado que se presenta en las áreas pertenecientes a zonas perimetrales.

Los cielos del núcleo central del piso dos se alteran por la presencia de las instalaciones del aire acondicionado. En este caso, y al igual que en el tercer piso, el cielo se resuelve con un descolgado que conforma un nuevo artesonado con forma de pirámide truncada.

El segundo piso inicia sobre una cornisa, remate del piso uno, en orden corintio y con vanos dintelados. Sobre el dintel inicia el remate del edificio de dos pisos, remate en cornisa bajo la cual se ubican entrantes y salientes articulando la superficie y anunciando el final de la edificación.

El nuevo remate, menos elaborado que el anterior, solo cuenta con un ático que oculta la pendiente de la cubierta, y que por medio del rectángulos rehundidos recuerda el módulo de toda la edificación con sus variaciones.

## ➤ TIPOLOGÍA Y ESPACIALIDAD

Edificación de tipología centralizada, bloque único con anexos, simétrico en su volumen principal, con eje espacial enmarcado en el acceso y en el cuerpo central.

### ➤ MATERIALIDAD Y TÉCNICA CONSTRUCTIVA

Las ventanas son en carpintería metálica con paños de vidrio transparente, pintados de color blanco. Las puertas están hechas en carpintería de madera con paneles de vidrio o de persianas. Estas últimas también en madera.

El techo: a cuatro aguas sobre una estructura de cerchas de madera y vigas de concreto, con teja de asbesto cemento. Los entrepisos están conformados por losas de concreto reforzado.

Las escaleras de acceso desde las áreas exteriores son en granito. En el interior se encuentra una escalera para acceder del primer al segundo piso en forma de L, y una escalera de un solo tramo para llegar del segundo al tercer piso. Cuenta también con una escalera de servicios.

Los pisos del exterior están vestidos con enchape de tablón con dilataciones en granito rodeando grandes zonas verdes, y las zonas de circulación internas como corredores, vestíbulos y escaleras en baldosa de grano de mármol con cenefa de granito.

La decoración del edificio está determinada por el uso de elementos de órdenes arquitectónicos como el corintio, con molduras referentes a la flora; pintadas en color blanco, en el exterior y el interior de la construcción.

### ➤ USO

Desde el momento de su diseño, el hotel fue concebido para uso habitacional ocasional. Uso que se ha conservado en el tiempo.



### ➤ ESTADO Y DETERIORO

En algunos muros del edificio son evidentes las fracturas del revestimiento presentando alteración. En algunos casos éstas no implican, necesariamente, el empeoramiento de sus características, desde el punto de vista de la conservación.

Algunos detalles de la fachada posterior se encuentran en deterioro, y son evidentes las afectaciones que le traen a la estructura del edificio, pues la deja expuesta a cambios ocasionados por el clima.

Los elementos de carpintería en madera se encuentran en deterioro, y es evidente el paso de los años en éstos.

La pintura en algunas partes del cielo raso se encuentra con manchas de moho y deteriorada por humedad.



## ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

### ➤ LOCALIZACIÓN

Distrito/Municipio: Buenaventura

Departamento: Valle del Cauca

Barrio: Centro

Dirección: Cra 3 No. 1 - 69

Numero de manzana: 0002

Diseñado: Arq. Vicente Nazi

Uso original: Estación del ferrocarril

Siglo/Periodo: XX , 1934.

Propietario: Ferrocarriles nacionales

Clasificación tipológica: Arquitectura civil institucional

**FIGURA 28. LOCALIZACIÓN ESTACIÓN DEL FERROCARRIL**

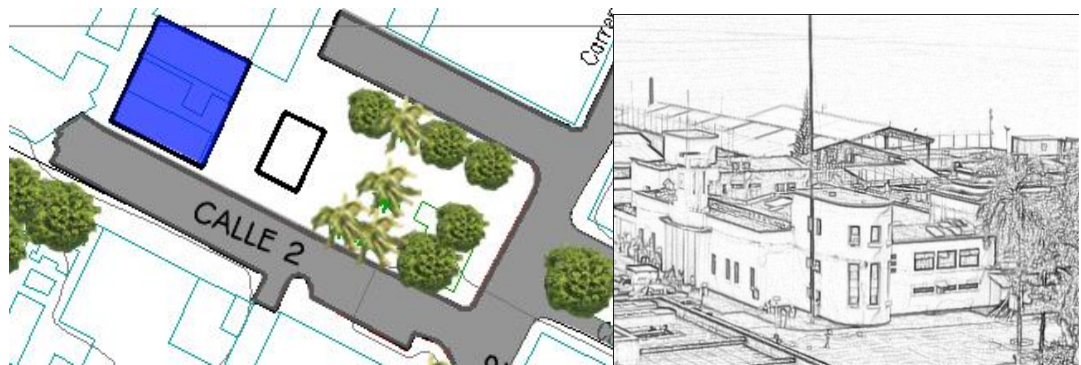


Fuente: plano digital y archivo fotográfico CITCE Univalle

## ➤ EMPLAZAMIENTO

La Antigua Estación de Ferrocarril de Buenaventura se encuentra localizada en la Isla Cascajal, en la comuna 1, en el centro de la ciudad, entre la Calle 2ª y la Cra. 1ª. Se emplaza en una manzana de morfología irregular. Aledaño al edificio se encuentran el Parque Cisneros y el Hotel Estación.

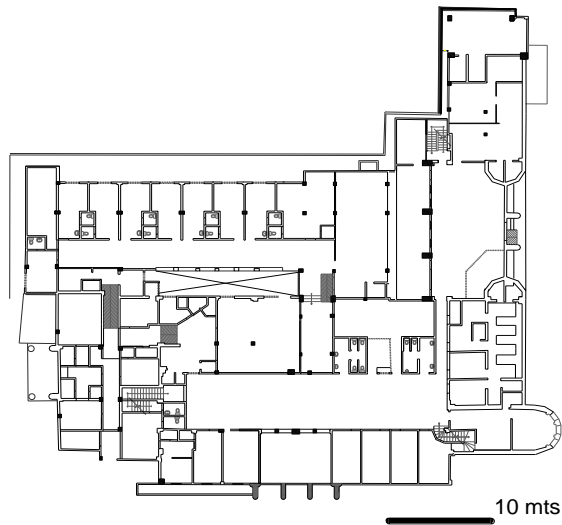
**FIGURA 29. LA ESTACIÓN SE EMPLAZA SOBRE UNA GRAN PLAZOLETA SIRVIENDO DE REMATE AL CORREDOR**



Fuente: plano digital y archivo fotográfico CITCE Univalle

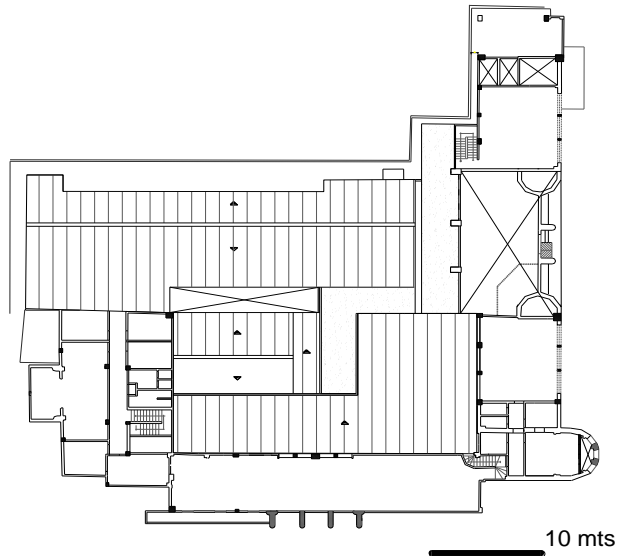
➤ **PLANIMETRÍA Y ALTIMETRÍA**

**PLANO 12. PLANTA ARQUITECTÓNICA PRIMER PISO**



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**PLANO 13. PLANTA ARQUITECTÓNICA SEGUNDO PISO**



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006



**PLANO 14. FACHADA PRINCIPAL**

Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**PLANO 15. CORTE LONGITUDINAL**

Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

## PLANO 16. CORTE TRANSVERSAL



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

### ➤ DESCRIPCIÓN

Es el primer edificio moderno del país en el período Republicano. Se concibe bajo un estilo Art Deco.

Edificación implantada en una superficie total de lote de 2304 m<sup>2</sup>, con un área total construida de 1672 m<sup>2</sup>. Su altura máxima es de 12,90 mts. La construcción se desarrolla a partir de tres volúmenes, el principal en doble altura y dos cuerpos menores.

En su diseño original presenta un patio que sirve de vinculador a los diferentes espacios del inmueble. Construido sobre un sistema de pórticos.

Sus cerramientos son en mampostería común, repellada y pintada. La estructura de la cubierta es en madera y sus tejas son de asbesto cemento. En su diseño original se

organizaba por un patio central que permitía llegar a las diferentes estancias, ahora se organiza a través de circulaciones lineales que reparten a los diferentes espacios.

Las fachadas están organizadas a partir del principio de equilibrio, característica de la arquitectura Moderna. El inmueble presenta dos accesos, el principal desde el parque Cisneros, y el otro acceso sobre la calle 2ª, frente al Hotel Estación, donde la jerarquía de esa fachada la marca el volumen que tiene un reloj representativo en el edificio.

### ➤ **TIPOLOGÍA Y ESPACIALIDAD**

Su volumetría se conforma a partir de un juego de volúmenes prismáticos y cilíndricos articulados, el edificio ocupa una de las esquinas exteriores del parque Cisneros, dando frente a este por el lado que mira a la ciudad y al Hotel Estación por el lado Sur, construida formando un ángulo recto sobre el punto exacto donde comienza y termina la red férrea. Los volúmenes espaciales responden con sus formas a los usos. La sala de ingreso se eleva a toda altura del edificio rematando en cúpula, relacionándose visualmente con el parque a través de la puerta de entrada, el mayor vano de la edificación. Siendo una estación de tamaño mediano dentro de la red del Pacífico, su tratamiento y posición le hacen percibir mucho mayor.

### ➤ **MATERIALIDAD Y TÉCNICA CONSTRUCTIVA**

El inmueble se construyó en un sistema de pórticos. Sus cerramientos se construyeron en mampostería, repellada y pintada. Toda su ventanería es en carpintería metálica y vidrio. La estructura de la cubierta, originalmente en perfiles de hierro, posee en la actualidad perfiles metálicos y de madera. Las tejas de asbesto cemento, fueron remplazadas por láminas termo acústicas.



### ➤ **USO**

El edificio fue diseñado para Estación de Ferrocarril, pero su uso ha cambiado en el tiempo. En su interior han funcionado varias instituciones prestadoras de salud, lo que produjo que en su interior se realizaran remodelaciones significativas. En la actualidad no presenta ningún uso, pues el inmueble está desocupado.

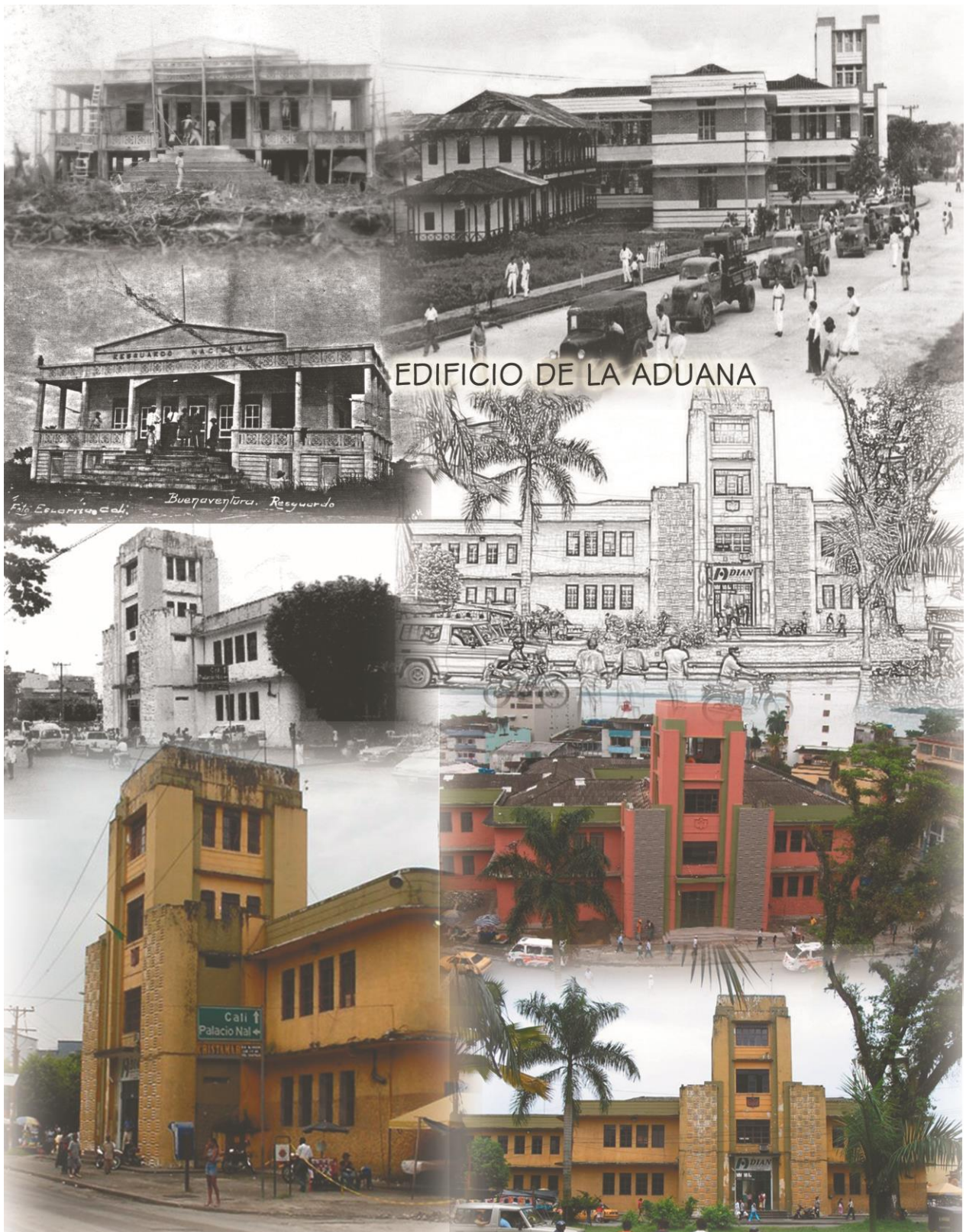
### ➤ **ESTADO Y DETERIORO**

En algunos muros del edificio son evidentes las fracturas del revestimiento, presentando alteraciones en su forma original; en algunos casos éstas fueron provocadas por la restauración inconclusa que sufrió la edificación.

Los elementos estructurales puntuales, como las columnas de la edificación, no presentan fracturas. Se evidencia que en el proceso de rehabilitación fue necesario levantar el revestimiento y se le hicieron algunos retoques en repello.

En algunos muros de la edificación se presenta deterioro; pues las instalaciones hidráulicas originales son en cobre, y se encuentran oxidadas y agrietadas.

En el proceso de rehabilitación se sustituyeron las tuberías originales por tuberías en P.V.C. para permitir que la edificación funcione de modo correcto.



## EDIFICIO DE LA DIAN (DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES)

### ➤ LOCALIZACIÓN

Distrito/Municipio: Buenaventura

Departamento: Valle del Cauca

Barrio: Centro

Dirección: Calle 3 2-18

Numero de manzana: 0011

Diseñador: Desconocido.

Constructor: Desconocido.

Uso original: Oficinas de Ferrocarriles Nacionales.

Siglo/Periodo: XX, 1930.

Propietario: DIAN.

Clasificación tipológica: Arquitectura civil institucional.

**FIGURA 30. LOCALIZACIÓN EDIFICIO DE LA DIAN, EN PLANO**



Fuente: plano digital CITCE Univalle.

**FIGURA 31. LOCALIZACIÓN EN FOTO SATELITAL**

Fuente: Génesis de Buenaventura

### ➤ EMPLAZAMIENTO

El edificio de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales está localizado en la Isla Cascajal de la ciudad de Buenaventura, en uno de los sectores más importantes del Centro, entre la Calle 2ª y 3ª y la Cra 2A, las cuales son de un alto flujo peatonal y vehicular, haciendo parte del paquete de edificaciones y espacios públicos que conforman el Bulevar Gran Colombiana. En su periferia se encuentra el edificio Unimar, el edificio de Telecom, el supermercado Merkamar, frente al Palacio de Justicia; articulándolo a la frecuente circulación de los habitantes y turistas que visitan el puerto. Se encuentra emplazado en la esquina de una manzana con morfología irregular, la cual ocupa a partir de un volumen con planta rectangular y patio central, y otro anexo a él. Se destaca en el lugar por su lenguaje moderno y la torre que contiene el acceso principal al edificio.



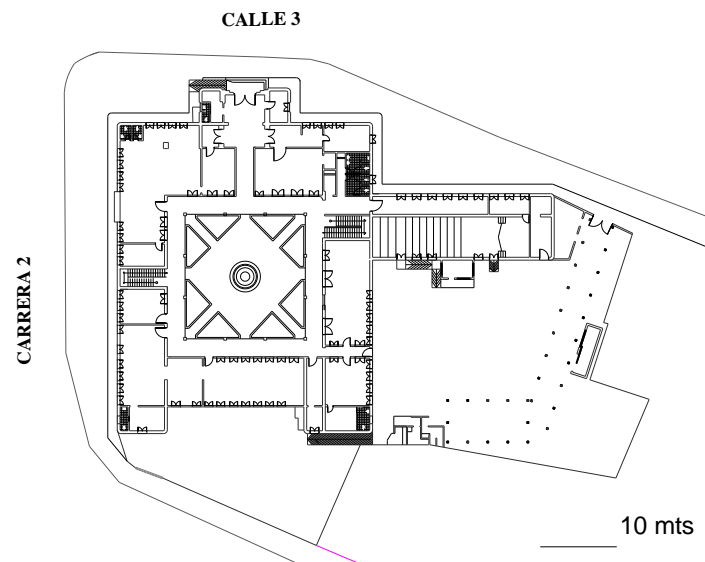
**FIGURA 32. EMPLAZAMIENTO DEL VOLUMEN DEL EDIFICIO EN LA MANZANA**



Fuente: Propia de la investigación y plano digital

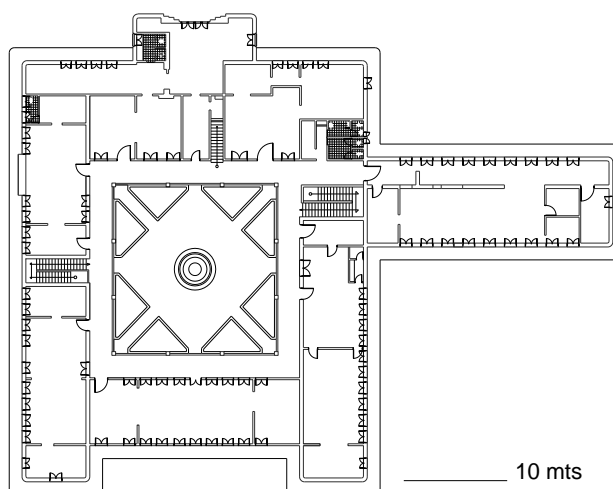
### ➤ PLANIMETRÍA Y ALTIMETRÍA

#### PLANO 17. PLANTA ARQUITECTÓNICA, PRIMER PISO



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

## PLANO 18. PLANTA ARQUITECTÓNICA SEGUNDO PISO



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

## PLANO 19. FACHADA PRINCIPAL



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

## PLANO 20. FACHADA POSTERIOR



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

## PLANO 21. FACHADA LATERAL



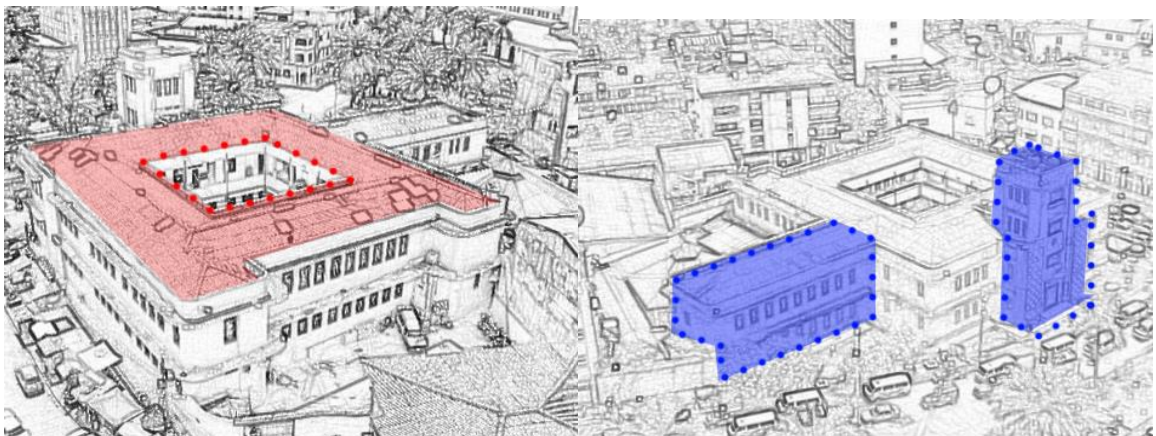
Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

### ➤ DESCRIPCIÓN

Edificio Moderno. El edificio fue construido en concreto por los Ferrocarriles Nacionales para uso exclusivo de oficinas pertinentes a las labores del Ferrocarril. Tiene un acceso principal demarcado por una torre jerárquica, patio central interior, zonas de oficinas y áreas de parqueo.

Presenta cuatro naves de dos pisos en el volumen central, a través del cual se accede al edificio por la torre jerárquica que enmarca el acceso. Anexo a este volumen se destaca otro de dos niveles. La cubierta es a dos aguas. La composición geométrica de la edificación está dada por un juego de volúmenes; es decir, un elemento central caracterizado por otros dos que conservan un tratamiento de pared en sus fachadas; además de dos volúmenes que se desprenden de otro grande hasta encontrarse, conformando así, un gran patio central interior.

**FIGURA 33. LAS LÍNEAS ROJAS MUESTRAN LAS CUATRO NAVES QUE CONFORMAN EL VOLUMEN CENTRAL; Y LAS AZULES, LOS VOLÚMENES ADICIONADOS AL PRIMERO**



Fuente: propia de la investigación. Luz Stella Díaz. 2011



### ➤ **TIPOLOGÍA Y ESPACIALIDAD**

La construcción se desarrolla en una planta rectangular en torno a un patio central y otra adherida, con planta rectangular y patio en la parte posterior. Compuesto por dos volúmenes de dos niveles, con acceso sobre las Calles 2ª y 3ª. En él sobresale el volumen de la torre de cuatro pisos, contenedor del acceso principal al edificio.

### ➤ **MATERIALIDAD Y TÉCNICA CONSTRUCTIVA**

El edificio se construyó con un sistema mixto de soporte puntual de columnas y muros de carga, vigas y losas en concreto reforzado y con una estructura de cubierta en madera y tejas de asbesto cemento, como cierre.

Los cerramientos se elaboraron en ladrillo común, repellados y pintados en sus fachadas, estucados y pintados en su interior. Igualmente, su ventanería fue cerrada con carpintería metálica y vidrio. Escaleras vestidas con granito pulido en dos colores.

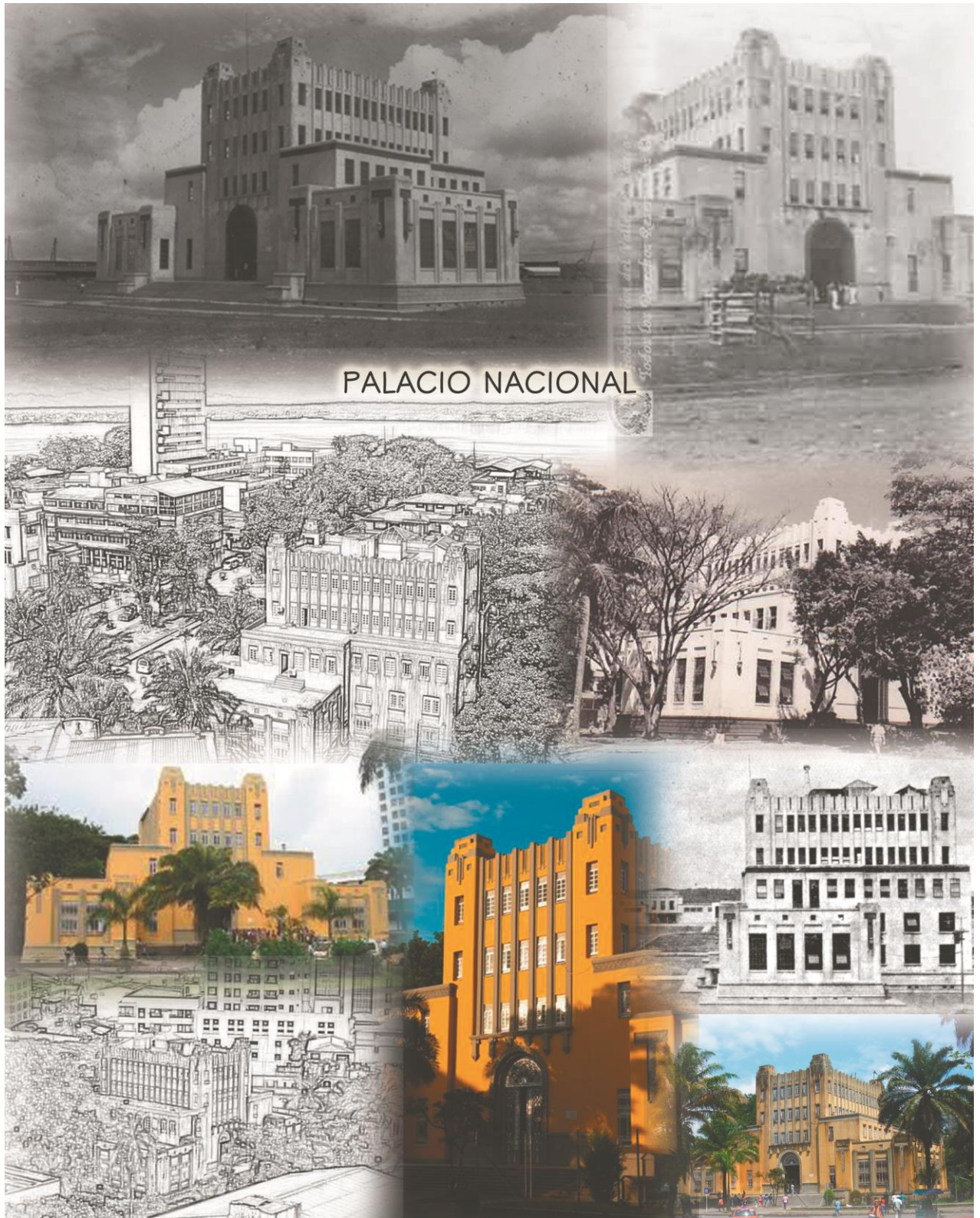
### ➤ **USO**

El edificio de la DIAN en sus inicios fue empleado para albergar oficinas de los Ferrocarriles Nacionales. En 1945 fue cedido a la Aduana para el funcionamiento de sus oficinas prestando los servicios pertinentes a sus funciones. En 1991 se organiza la Dirección de Impuestos Nacionales como Unidad Administrativa Especial y se establece su estructura y funciones, Régimen Presupuestal y de Contratación Administrativa. En 1992 el Ministerio de Hacienda y Crédito Público fusiona la Dirección de Impuestos Nacionales y la Dirección de Aduanas Nacionales en la unidad Administrativa especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

### ➤ ESTADO Y DETERIORO

Después de ser construido en concreto, al inmueble se le han realizado una serie de restauraciones que no han causado mayor afectación.

En el proceso de mantenimiento se le ha cambiado el color a la fachada del edificio, siempre con la idea de resaltarle su lenguaje arquitectónico. Se encuentra en un buen estado de conservación.



## PALACIO DE JUSTICIA

### ➤ LOCALIZACIÓN

Distrito/Municipio: Buenaventura

Departamento: Valle del Cauca

Barrio: Centro

No. Del predio: 0001

Dirección: Cr 3 2A - 35

Número de manzana: 0013

Diseñado: Ing. Rafael Borrero Vergara

Construido: Ferrocarriles Nacionales

Uso original: Palacio Nacional.

Siglo/Periodo: XX, 1930.

Propietario: Consejo Superior de la Adjudicatura

Clasificación tipológica: Arquitectura civil institucional.

**FIGURA 34. LOCALIZACIÓN DEL PALACIO DE JUSTICIA**



Fuente: Propia de la investigación y plano digital

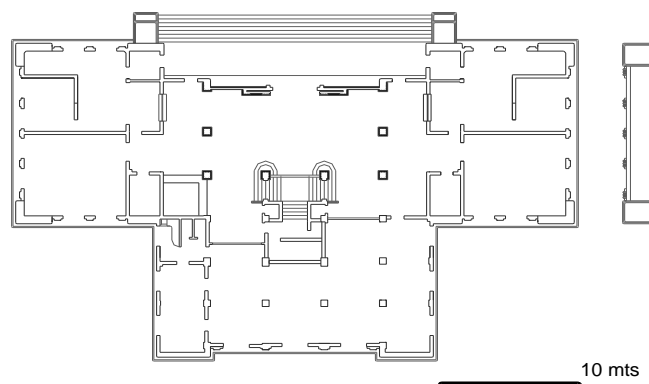
### ➤ EMPLAZAMIENTO

El Palacio de Justicia, llamado así desde el año 2000, conocido anteriormente como Palacio Nacional, está localizado en la Isla Cascajal en uno de los sectores más importantes del Centro, entre la Cra 2A y Calle 3ª, formando parte del grupo de edificaciones y espacios públicos que conforman el Bulevar Gran Colombiana, las cuales son de un alto flujo peatonal y vehicular. En su periferia se encuentra el edificio de la DIAN, la Catedral San Buenaventura, propuestos también como monumentos en conjunto con el Hotel Estación; el edificio Gran Colombiana, el Parque Gerardo Valencia Cano con la Avenida Grancolombiana, incluidos en el inventario del Patrimonio Inmueble de la ciudad; entre otros, que lo articulan a la frecuente circulación de los habitantes y turistas que visitan la ciudad.

Emplazado en una supermanzana de morfología irregular. La ocupa a partir de cinco volúmenes que conforman uno solo, dejando a su alrededor zonas verdes como ornamento y circulaciones perimetrales. Se distingue en el lugar por su emplazamiento, su elegante lenguaje arquitectónico y sus aspectos urbanísticos.

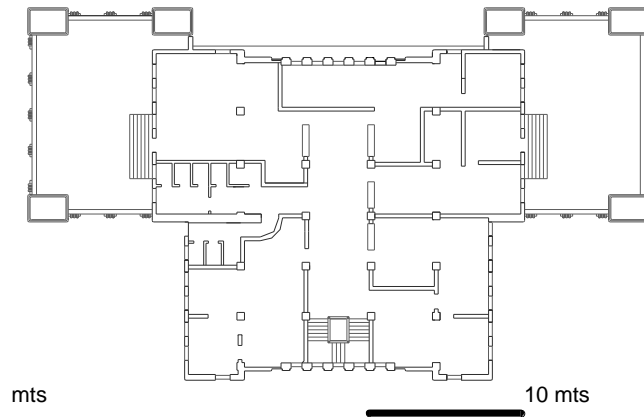
### ➤ PLANIMETRÍA Y ALTIMETRÍA

#### PLANO 22. PLANTA ARQUITECTÓNICA PRIMER PISO



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

### PLANO 23. PLANTA ARQUITECTÓNICA SEGUNDO PISO



Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

### PLANO 24. FACHADA PRINCIPAL

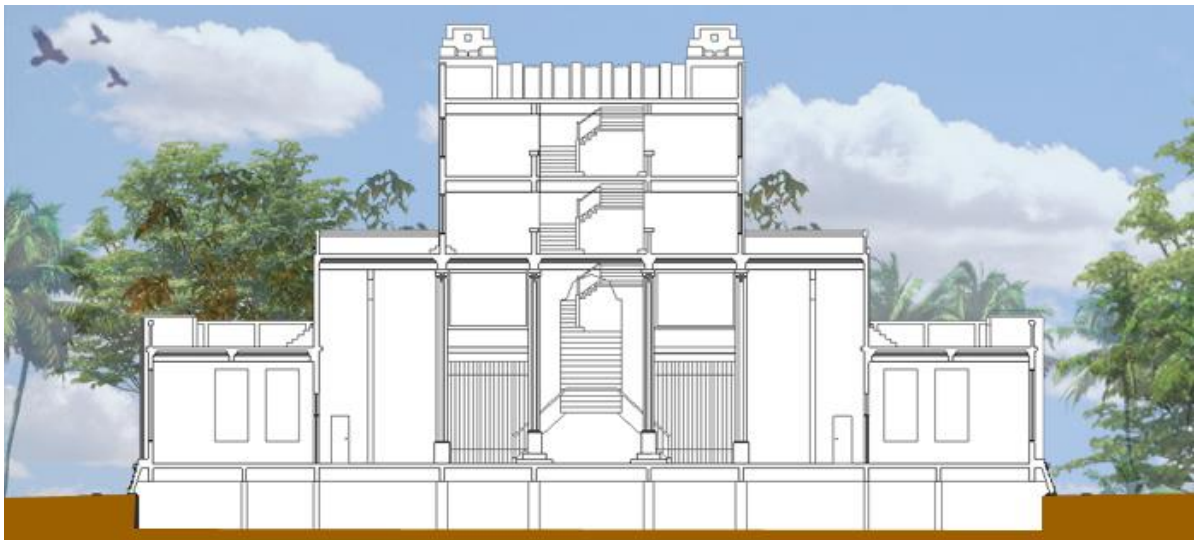


Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006



**PLANO 25. FACHADA LATERAL DERECHA**

Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

**PLANO 26. CORTE LONGITUDINAL**

Fuente: inventario de arquitectura patrimonial. Luz Stella Díaz. 2006

## ➤ DESCRIPCIÓN

La edificación está implantada en una superficie total de lote de 2429,56 m<sup>2</sup>, con un área total construida de 697,89 m<sup>2</sup>. Su altura máxima es de 22 m. El edificio está enmarcado en el bulevar que se presenta entre el Parque Cisneros y el Parque Gerardo Valencia Cano. Se emplaza en una manzana de morfología irregular, ocupándola en su totalidad con la construcción, zonas verdes y peatonales a su alrededor. Se accede a él por la Calle 3ª directamente al volumen central, que marca la jerarquía en la edificación.

La construcción se desarrolla a partir de cinco volúmenes que conforman uno solo: uno central y los demás laterales. Interiormente se organiza a partir de un hall central de llegada que reparte a los diferentes espacios del primer piso. En el remate de este hall se encuentra el punto fijo que conecta el edificio verticalmente.

Las fachadas están organizadas a partir del principio de simetría y equilibrio, característica del lenguaje Art Deco, bajo el cual fue concebida la edificación. Igualmente, en sus cerramientos posee un gran trabajo de marquetería con flores y figuras geométricas en marcos, muros y columnas que le otorgan un alto valor estético al edificio.

## ➤ TIPOLOGÍA Y ESPACIALIDAD

La volumetría del conjunto está compuesta por cinco volúmenes que conforman uno solo, uno central y los demás laterales.

La espacialidad interior se ordena a partir de un hall de llegada que reparte a los espacios en el primer piso y contiene el punto fijo que conecta verticalmente el edificio.



El edificio posee un único acceso público, el cual se realiza por la Calle 3ª, y se encuentra en el volumen central, que marca la jerarquía, detallado por un arco de medio punto que posee un especial trabajo de marquetería, al igual que las cuatro fachadas del Palacio de Justicia, donde se plasmaron flores y figuras geométricas, en marcos, muros y columnas, que en conjunto, le otorgan un alto valor estético al edificio; al interior del cual se mantiene esta decoración en las columnas y losa de entepiso en el primer nivel, el cual es a doble altura.

### ➤ MATERIALIDAD Y TÉCNICA CONSTRUCTIVA

El edificio fue construido con una estructura puntual de columnas, vigas y losas en concreto reforzado con algunos muros de carga, y azoteas adoquinadas utilizadas como miradores, como cierre. Los cerramientos se elaboraron en bloques de concreto, repellados y pintados en sus fachadas, cerrados con carpintería metálica y estucados y pintados en el interior; y cerrados con carpintería metálica y madera. Los exteriores poseen pisos con adoquines en arcilla y zonas verdes como ornamentos.

Las ventanas y puertas que dan al exterior están hechas en carpintería metálica. Los pisos son de baldosa tradicional, las escaleras están vestidas con granito pulido en dos colores.

### ➤ USO

Ha sufrido cambios funcionales diversos: inicialmente en sus instalaciones funcionaba el D.A.S., Aduanas Nacionales, Registraduría, INPA y la Defensa Civil. Actualmente se mantiene el funcionamiento de la Registraduría y se han implementado Juzgados Civiles y Laborales, y además de las oficinas del Ministerio del Trabajo; entre otras oficinas del Estado.

➤ **ESTADO Y DETERIORO**

Al inmueble se le han realizado una serie de intervenciones, pero han producido una mínima afectación. Se encuentra en un buen estado de conservación.

Los pisos de la primera planta, así como los de las terrazas no han sido cambiados por lo que presentan un desgaste bastante notorio.

Las tuberías han padecido grandes deterioros ya que originalmente eran metálicas. Han sufrido oxidación, fracturas y daños severos. Estas, en su gran mayoría, están expuestas a la vista de todos.

## CONCLUSIONES

---



La investigación de la Historia Urbana es un área del conocimiento histórico emocionante, pero al mismo tiempo demandante de tiempo y requiere del estudio y análisis de innumerables fuentes documentales, que permitan reconstruir el pasado que se desea documentar.

En el caso de la Isla Cascajal, la información no es de fácil consecución. Muchos archivos han sido destruidos por los incendios, las lluvias, los atentados terroristas y, en muchos casos, por la indiferencia y poca importancia de la Instituciones hacia la preservación de los Archivos.

A estos hechos se le suman la poca o nula disposición que hay en algunas entidades para facilitar la información y, en muchos casos, la investigación queda supeditada a la voluntad del funcionario que porta la llave. Sin embargo, y con todos estos inconvenientes, se afrontó la tarea de dilucidar los interrogantes propuestos en un inicio, los cuales fueron creciendo a medida que se avanzaba en el ejercicio; al punto, que en muchos momentos estos quedaron sin resolver, a la vez que nacieron otros.

Por lo tanto, como en toda investigación, no se puede precisar que las pesquisas están plenamente resueltas. Quedaron temas, fuentes, archivos y situaciones por profundizar. Y ojalá esta situación se preste para que surjan futuras investigaciones, en campos diferentes, con miradas diversas que diluciden, debatan y completen estos asuntos.

De tal modo, solo pueden presentarse los resultados finales de este rastreo como una modesta inspección. Al finalizar las tareas iniciadas quedan algunas reflexiones y conclusiones.

La ubicación del muelle en la naciente ciudad en la Isla Cascajal haría posible el crecimiento de la economía nacional a partir de la exportación de diversos artículos como el carbón y el café, previamente relegados a una comercialización interna por medio del

ferrocarril. Por consiguiente, el desarrollo del puerto estuvo estrechamente ligado a la providencia del café, como principal producto colombiano de exportación.

El crecimiento y desarrollo de la ciudad se debió al comercio y al desarrollo del puerto; de ahí, que con el auge comercial de la naciente ciudad – puerto se introduzca la arquitectura como elemento de prestigio y desarrollo. Los comerciantes y negociantes acaudalados, ubicados generalmente en la Calle del Comercio, acumularon capital en la ciudad en formación, pero no lo invirtieron en sus moradas, de forma que estas transformaran la ciudad y manifestaran la prosperidad en la arquitectura doméstica. Estos comerciantes instalaron sus negocios en Buenaventura, pero sus residencias fueron ubicadas en Cali, por tanto las decisiones importantes, con regularidad, fueron tomadas en esta ciudad; lo que no permitió que se evidenciaran huellas del florecimiento económico del puerto en la arquitectura privada.

De esta forma, con la creación de una élite en la escala social de la ciudad se empieza a reflejar una diferenciación en la arquitectura: las casas pajizas contra los negocios de los comerciantes moradores de la Calle del Comercio, y el surgimiento de la arquitectura oficial que empieza a aparecer en el puerto. Esto se evidencia entre los años 1920 – 1930, con el incremento de obras de acondicionamiento urbano y portuario, muchas de estas costeadas con el dinero de la venta de Panamá.

Es de destacar, que con las leyes destinadas a la reconstrucción del puerto luego de los incendios (1881- 1932), la municipalidad estaba en libertad de dictar las ordenanzas que estimara necesarias para que la nueva ciudad que se edificara cumpliera con las condiciones de higiene y estuviera protegida de ser destruida nuevamente por el fuego. Disposiciones que siempre buscaron el reemplazo de la arquitectura vernácula por la arquitectura moderna introducida en la época al servicio del puerto en desarrollo.

Buenaventura nació a partir de necesidades comerciales y económicas, situación que influenció la llegada de sus principales hitos arquitectónicos y urbanismo de importantes

sectores, como la Calle Primera, que hoy dan testimonio de un momento histórico específico. Actualmente, muchos de los edificios que documentan esta época y que son considerados patrimonios arquitectónicos están en decadencia. En algunos casos por la pérdida de identidad histórica, en otros, debido a motivos económicos: las calles y construcciones se transforman en bares, ventas ambulantes, discotecas y restaurantes de comidas rápidas que deterioran, esconden y hasta terminan por destruir fachadas y predios de valor patrimonial. Muchas de estas transformaciones son originadas por foráneos que desconocen y desprecian la importancia en la construcción de identidad que reflejan estos espacios e interpretan a Buenaventura como una plaza económica y comercial favorable. Para muchos, Buenaventura se ha convertido en una hilera aparentemente interminable de comercio informal que, si bien por un lado, muestra las carencias económicas de la población nativa, por otro, también habla de oportunismo económico, visiones colonizadoras y de la ausencia de políticas de desarrollo y cuidado de la ciudad. El desafío consiste en establecer mecanismos para hacer efectivas las leyes existentes y generar conciencia en la población en medio de las inmensas transformaciones socioeconómicas y culturales de la ciudad, las migraciones ostentosas (con fines comerciales) y la precariedad de la gestión de políticas públicas.

## **NACE UN MUELLE CON CIUDAD**

Esta es la denominación que, a partir de la presente investigación, surge para el periodo histórico comprendido entre 1920 y 1940, en la ciudad de Buenaventura. Época en que se evidencia el surgimiento de la ciudad a partir de un muelle.

Con el traslado de Panamá, en el puerto del Cascajal se pasa del dominio inglés al dominio norteamericano y todo esto se hace muy notable en los años 20. Hasta la primera década del siglo XX se contrataban en el puerto empresas inglesas que eran las encargadas de los servicios. En Colombia en esta época los servicios públicos eran contratados con empresas extranjeras.

Los norteamericanos obligan a crear el Banco de la República para manejar los créditos. En 1923, el plan Kremmer ordena las finanzas del país, y es con este plan que los gringos penetran en el período de Tulio Ospina.

En 1923 llega el dinero de la indemnización (por la venta de Panamá) y durante cuatro años dura el derroche conocido en el país como *la danza de los millones*. Con el dinero llegan también los norteamericanos con sus empresas, bancos, compañías de ingeniería y construcción, y servicios públicos. El primer hospital llega en barco para atender al personal norteamericano que labora y reside en la ciudad. Los “gringos” controlan el puerto a través del negocio del café y sus importaciones y exportaciones. El dinero grueso del negocio del café se queda en mano de estos foráneos nuevos colonizadores.

Todas las obras que se dan en este periodo al servicio del Estado se financian con dinero de la indemnización, esto genera contratos con deudas superiores, lo que pone evidencia, una vez más, el colonialismo; es así como el dinero para la construcción del primer muelle, por ejemplo, proviene de bancos norteamericanos.

En el Cascajal en los años 20 se da el traslado de la ciudad a la Loma, evidenciando el contraste entre dos arquitecturas, la nueva con su tecnología de hierro y cemento y la tradicional de madera y paja. Una al servicio del Estado y la otra al servicio de la comunidad.

Igualmente, con el advenimiento del puerto se presenta un aumento en la demografía. Hay entre 10.000 y 15.000 habitantes (masa demográfica que necesita un mercado) y son los colonos de la región del Pacífico los que van a abastecer ese mercado. Empieza la inmigración de personas del Litoral Pacífico hacia la ciudad, debido al crecimiento en la demanda de mano de obra. Las colonias campesinas de los ríos en canoa transportan alimentos (maíz, plátano, madera) al puerto, comercializado en el mercado de la Pascuala, donde la gente de la población recurre para el abastecimiento. Así mismo, se incrementa el mercado de madera, que igualmente llega al puerto en balsas. Campesinos negros de las

poblaciones aledañas, se pasan a vivir y trabajar al Cascajal sin abandonar sus cultivos y parcelas en los poblados vecinos, adquiriendo el doble ingreso.

Hacia los años 30 empiezan a nacer pequeños barrios que expanden la ciudad, tales como El Jorge ( de los terrenos de Jorge Mercado), Calimita, San José, Mayolo, Nayita, La Loma, Guapisito; barrios de vivienda del pequeño comercio y del proletariado portuario. Surgen también barrios alrededor de la carrilera, que no van a respetar los planos directores, simplemente un grupo de personas están buscando un sitio para vivir y poder establecerse. En este período, por todo lo anteriormente expuesto, se ve el reflejo del valor del suelo en la Isla del Cascajal; tanto que aparecen innumerables litigios por las tierras, al adquirir, éstas, valor de uso. Igualmente, en este período se contrata un plan de acueducto para el pueblo. Hay que abastecer de agua potable los barrios en formación.

Por todo lo anteriormente citado y por lo que se evidencia a lo largo de la investigación, se concluye que el Cascajal nace de intereses económicos y el Estado ve en la isla, el reemplazo de Panamá, por tanto, apunta todos sus esfuerzos a la instalación de un puerto competitivo y eficiente con arquitectura para y al servicio del puerto. La ciudad nace sin planeación y a partir del surgimiento del muelle. No es prioridad del Estado el establecimiento de una ciudad. Simplemente nace un MUELLE CON CIUDAD.

## **REFLEXIONES EN TORNO AL PATRIMONIO**

Desde la década de los 80, la valoración y posterior conservación del patrimonio se ha convertido en un elemento prioritario en las políticas urbanas. La creciente preocupación por el patrimonio histórico, en muchos casos, está ligada a las políticas culturales y turísticas de las ciudades, lo que hace cada vez más evidente la necesidad de conservación del patrimonio histórico y cultural. Sin embargo, la inclusión del patrimonio en la ciudad contemporánea no la excluye de dificultades como la musealización de centros históricos,



la destrucción de tejidos antiguos y los impactos negativos ocasionados por la afluencia masiva de turistas.

Igualmente, en numerosas ocasiones las intervenciones realizadas por los técnicos y los políticos hacia los tejidos urbanos con carácter patrimonial no son las más acertadas. Situaciones que obligan a ser más críticos y a generar denuncias cuando se presenten este tipo de intervenciones poco cuidadosas con la herencia construida de las ciudades.

Por esto, es preciso interrogarse sobre el amplio sentido que presenta la conservación del patrimonio histórico, tanto desde el punto de su intervención como el de su puesta en valor, significado y evolución capaz de anular el rigor científico y pasión en el análisis de los monumentos del pasado que constituyen una guía sólida para la diversidad de identidades culturales presentes en la actualidad.

Buenaventura presenta una gran carencia de lugares destinados para la recreación lúdica y educativa de la comunidad (museos, ludotecas, teatros, bibliotecas; entre otros). Al mismo tiempo, gran parte de sus construcciones están deteriorándose por el abandono. Un ejemplo importante lo brinda el edificio de la Biblioteca del Banco de la República, evidencia clara de cómo el municipio está perdiendo sus edificaciones de valor artístico y patrimonial.

Otro factor de pérdida de las mismas radica en la mala intervención que se hace en la ciudad sobre el patrimonio construido. Como ya se mencionó en la introducción, gran parte de las edificaciones que poseen méritos para ser consideradas patrimonio cultural, están en riesgo de ser mal intervenidas debido a su localización en la calle Primera, la cual poco a poco, se ha convertido en zona de bares y discotecas.

Los edificios antiguos de la ciudad están corriendo una suerte desconsoladora. Otro ejemplo lo brinda la Estación del Ferrocarril considerada como Monumento Nacional por Decreto 746-96. En ese lugar funcionó una institución prestadora de servicios en salud por mucho tiempo, la cual en la medida de sus requerimientos, intervino el inmueble sin la

debida inspección, supervisión y menos aún bajo el apoyo de personas calificadas para el cuidado e intervención de obras monumentales.

En un municipio como Buenaventura donde el poder adquisitivo de la mayoría de sus habitantes es tan limitado, es realmente desafortunado permitir la pérdida del patrimonio que ya existe. Partiendo de la arquitectura como *símbolo* de fortalecimiento de la sociedad, los actos que la lesionan ciertamente contrarían la economía y los ideales de la Nación.

Si el patrimonio es parte fundamental de la formación de una comunidad, es también un derecho irrenunciable de ella. No hay salida más viable para protegerlo que reintegrarlo a la comunidad a la cual pertenece bajo criterios de uso y preservación. Esto significa que así como la comunidad tiene el derecho a utilizarlo y disfrutarlo, también tiene el deber de protegerlo y conservarlo adecuadamente. Para que esto sea tangible, el primer paso es proceder a su identificación.

En este sentido, conservar las edificaciones consideradas como patrimonio cultural deja de ser un dilema de decisión municipal para convertirse en un asunto que involucra a todos los moradores de una ciudad, siendo ésta la única forma de frenar la creciente destrucción de los bienes culturales. Aunándose al principio de que toda arquitectura antigua posee el carácter de monumento ya que esta invoca a la memoria colectiva y da testimonio de la sociedad que la habitó.

Una de las aspiraciones de esta investigación es crear en la conciencia de los bonaverenses intenciones nítidas de reconocimiento, defensa y recuperación de su patrimonio, deseos de preservación de la multiplicidad de valores que conforman una herencia sociocultural caracterizada por su riqueza. Y a partir del conocimiento de cómo se gestó su arquitectura, en qué contexto y bajo qué condiciones, se pueda crear un sentimiento de aprecio hacia los inmuebles propios, para que la conservación sea una acción colectiva, **“una responsabilidad de todos”**.

Sin embargo, asalta el interrogante **¿Cómo defender y sentir propia una arquitectura impuesta por el Estado, desconociendo la idiosincrasia de los moradores de la ciudad puerto?** La aspiración es que este modesto estudio sea un punto de partida para dilucidar esta cuestión o por lo menos para entender por el qué de la indiferencia de los habitantes de la ciudad hacia su arquitectura “*monumental construida*”.

## BIBLIOGRAFÍA

---

ACADEMIA DE CENTROS HISTÓRICOS. Los centros históricos en nuestro tiempo. Sociedad mexicana de geografía y estadística. México: Concuolta, 1999.

ALCALDÍA DE BUENAVENTURA, oficina de Planeación Municipal. *Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura P.O.T.* Buenaventura, 2001.

ALÍA MIRANDA, Francisco. Técnicas de investigación para historiadores. Las fuentes de la Historia. España: Síntesis, 2005.

ALMANDOZ, Arturo. Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina. Colección Tesis. Caracas: Equinoccio. Universidad Simón Bolívar, 2008.

APRILE-GNISET, Jacques. Hábitats y sociedades del Pacífico. Volumen 2. Génesis de Buenaventura. Serie Hábitat Pacífico. Buenaventura: Universidad del Pacífico, 2005.

ARGUELLES, Mariano. La carretera al mar: 1926 – 1946. Colombia: Imprenta departamental, 1946.

AROCENA, José. La sociedad civil en los procesos de desarrollo social. En: Seminario Internacional “Desarrollo local en la recuperación de áreas centrales”. Montevideo, Uruguay: Intendencia Municipal de Montevideo, 2005.

ARÓSTEGUI, Julio. La investigación Histórica: Teoría y Método. Barcelona: Crítica, 1995.

ARROYO REINA, Jairo Henry. Historia de las prácticas empresariales en el Valle del Cauca, Cali 1900 – 1940. Santiago de Cali: Universidad del Valle, 2006.

BANCO DE LA REPÚBLICA. Fundación para la conservación y restauración del patrimonio cultural colombiano. Centro de inventario y documentación arquitectónica de la zona histórica de Cartagena: estudio de prefactibilidad. Cartagena: Banco de la República, 1984.

BARNEY CALDAS, Benjamín. “Patrimonio, ciudad y región en Colombia”. *Patrimonio Urbano en Colombia*. Bogotá: Panamericana, 1996.

BARNEY, Benjamín y RAMÍREZ, Francisco. *La arquitectura de las casas de hacienda en el Valle del Alto Cauca*. Bogotá: El Áncora, 1994.

BIBLIOTECA BANCO DE LA REPÚBLICA. Centro de Documentación. Cali. Rollos de prensa microfilmada: *El Relator*, Cali, 1918-1941.

BOTERO, Carlos Enrique. Arquitectura del ferrocarril del Pacífico: planos y dibujos. Universidad del Valle. Cali: Facultad de artes integradas, 1995.

BOURDIEU Pierre. Las estructuras sociales de la economía. Barcelona: Anagrama, 2003.

BURKE, Peter. La cultura popular en Europa moderna. Madrid: Alianza editorial, 1996.

CÁCERES, Rita (compiladora). Rutas de la esclavitud en África y América Latina. Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2001.

CASTILLO R., Efraín. Buenaventura primer puerto nacional. Cali: Universidad del Valle, 1947.

CEBALLOS GÓMEZ, Diana Luz. (editora). Prácticas, territorios y representaciones en Colombia, 1849 – 1960. Grupo de investigación Prácticas, saberes y representaciones en

Iberoamérica Facultad de ciencias humanas y económicas de la Universidad Nacional de Colombia. Sede Medellín. Historia. Medellín: Ministerio de cultura, 2002.

CENTRO HISTÓRICO DE QUITO. *Sociedad y espacio urbano*. Serie Quito 2. Dirección de Planificación Municipio de Quito Ecuador. Consejería de obras públicas y transportes. Junta de Andalucía. Ministerio de Asuntos exteriores de España. Quito: Editorial Fraga, 1990.

CHARTIER, Roger. El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural. Barcelona: Gedisa, 2005.

CHOAY, Françoise. *Alegoría del Patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili, 2007.

CIPOLLA, Carlos M. ¿Qué es la historia económica? Entre la historia y la economía: Introducción a la historia económica. Barcelona: Crítica, 1991.

COMAS, Carlos Eduardo. Modernidad y postmodernidad en América Latina. Estado del debate. Historia y teoría Latinoamericana. Bogotá: Escala, 1991.

CORTÉS, Rodrigo. La valoración del patrimonio arquitectónico. Escala: revista mensual de arquitectura. No. 158. Bogotá, 1992.

DE CERTEAU, Michel. Traducción de Jorge López Moctezuma. La escritura de la Historia. México: Universidad Iberoamericana, 1985.

DÍAZ BENÍTEZ, Luz Stella. Inventario Patrimonio Arquitectónico construido en el área urbana de Buenaventura. Convenio Interadministrativo entre la Universidad del Pacífico y La Secretaría de Cultura del Valle del Cauca. Buenaventura, 2006.

DUCÓN FONSECA, Luis Joaquín. Análisis de la situación de los flujos comerciales (importaciones y exportaciones) por el puerto de Buenaventura, generado por la dinámica de la APEC. 2010.

DUQUE S., Juan Carlos. El patrimonio y la región. Revista Universidad de la Salle. Vol. 16 No. 21. Pg. 99-101. Bogotá, noviembre, 1995.

FIGUEROA, José Antonio. “Ironías o fundamentalismo: dilemas contemporáneos de la interculturalidad” en Antropología transeúntes. Instituto Colombiano de Antropología e Historia –ICHAN-, Bogotá, 2000.

GARCÍA CANCLINI, Néstor. Políticas para la creatividad cultural. Revista Cancillería de San Carlos, No. 24, Bogotá, septiembre de 1998. Pg. 80-105.

GNEMMI, Horacio. Aproximaciones a una teoría de la conservación del patrimonio construido: desde los principios y fundamentos. Córdoba: Universidad de Córdoba, 2004.

GÓMEZ BENÍTEZ, Piedad. El camino de Buenaventura. Universidad del Valle. Cali: Departamento de Humanidades, 1979.

GONZÁLEZ, Luís Fernando. El patrimonio arquitectónico de Quibdó en la primera mitad del siglo XIX; informe final. Subdirección de artes, becas Colcultura, Quibdó, 1992.

GROS, Cristian. Políticas de la etnicidad: Identidad, estado y modernidad. Instituto Colombiano de Antropología e Historia –ICANH-, Bogotá, 2000.

HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Francisca. El patrimonio cultural: la memoria recuperada. Asturias: Trea, 2002.

IBÁÑEZ MONTOYA, Joaquín. En torno a la ciudad histórica: reflexiones de un viajero. Cuadernos hispanoamericanos. No. 645. Madrid, marzo 2004.

INAH/ Departamento del Distrito Federal. El centro histórico ayer, hoy y mañana. INAH. México, 1997.

INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO. Arquitectura y patrimonio; memoria del futuro: una reflexión sobre la relación entre patrimonio y arquitectura. Consejería de cultura y medio ambiente. España: Junta de Andalucía, 1994.

INSTITUTO CARLOS ARBELÁEZ CAMACHO. *Apuntes para el patrimonio arquitectónico y urbano*. Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Arquitectura y diseño. No. 21. Impresión Escala, Enero 2002 – junio 2002. .

INSTITUTO COLOMBIANO DE CULTURA – Colcultura, subdirección de patrimonio. *Manual de preinventario urbano y arquitectónico*. Bogotá, junio de 1990.

INSTITUTO COLOMBIANO DE CULTURA – Colcultura, subdirección del patrimonio. *Patrimonio cultural en Colombia*. Marzo de 1996. Impresión Panamericana Formas e Impresos.

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, subdirección de Monumentos Nacionales. *Patrimonio ¿Qué es patrimonio?* Memorias del Seminario Internacional. Santafé de Bogotá 1996.

KOONINGS KEES, Silva, Patricio. Construyendo la etnicidad: Rumbos y dimensiones. En Construcciones étnicas y dinámicas socioculturales en América Latina. Quito: Abya-Yala, 1999.

KYMLICKA, Hill. Civilizaciones multiculturales. Teorías liberales de los grupos minoritarios. Barcelona: Paidós, 1995.



LE GOFF, Jacques. Documento/ monumento, en el orden de la memoria. El tiempo como imaginario. México: Ediciones Paidós, 1994.

LETOURNEAU, Jocelyn. La caja de herramientas del joven investigador. Guía de iniciación al trabajo intelectual. Medellín: La carreta editores, 2007.

LÓPEZ, Eduardo. Almanaque de los Hechos Colombianos. Colombia. 1929.

MARTÍNEZ CARREÑO, Aida. “Experiencias y reflexiones sobre el uso de fuentes no escritas para el conocimiento de la vida material”, en: Historia crítica, 29, enero - junio de 2005. pg. 63 -72.

\_\_\_\_\_ “Los diarios personales como fuentes para la historia”, en Boletín de Historia y Antigüedades, No. 831, diciembre de 2005. pg. 731-744.

MARTÍNEZ DELGADO, María Eugenia. El centro histórico: objeto de estudio e intervención. Santafé de Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2004.

MINISTERIO DE CULTURA. *Manual para inventarios bienes culturales inmuebles*. Dirección de Patrimonio. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional, 2005.

MORADIELLOS, Enrique. El oficio del historiador. Madrid: Siglo XXI, 2005.

MOYA GONZÁLEZ, Luis. (Editor). La práctica del planeamiento urbano. Madrid: Síntesis, 1996.

PÁEZ LÓPEZ, Luis Enrique. La construcción del ferrocarril del Pacífico: una obra anhelada 1878 – 1915. 2 ed. Aumentada. Universidad del Valle. Facultad de Humanidades, Cali, 1988.

PAREDES CRUZ, Joaquín. Buenaventura: La ciudad del Pacífico. Bogotá: Litoalpes, 1987.

PAZ GONZÁLEZ, Alicia. Ordenando el Interior. Arquitectura. División de Ciencia y Artes para el Diseño. México, D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, 1997.

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO URBANO Y ARQUITECTÓNICO DE CALI. Universidad del Valle, Escuela de arquitectura, Departamento de proyectos – Sociedad de Mejoras Públicas - Departamento Administrativo de Planeación Municipal de Cali. Cali, diciembre de 2003.

PLAN NACIONAL DE RECUPERACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS – PNRCH. Ministerio de Cultura, República de Colombia. Bogotá, febrero de 2003.

PRADO ARELLANA, Luis Ervin. Historia local e identidades. Revista Historia y Espacio. No. 27. Universidad del Valle. Pág. 129-146. Cali, Junio-diciembre, 2006.

RAMÍREZ BACCA, Renzo. Historia Local: Experiencias, métodos y enfoques. Colombia, Universidad de Antioquia: La Carreta, 2005.

RAMÍREZ POTES, Francisco (et. Al.). Arquitecturas Neocoloniales: Cali 1920 – 1950. Centro de Investigaciones en Territorio Construcción y Espacio CITCE. Universidad del Valle. Cali, 2000.

RAMOS, Oscar Gerardo. Cali entre fuegos. Historia del cuerpo de bomberos de Cali. Editorial Feriva, Cali, 2001.

RIEGL, Alois. El culto moderno a los monumentos, caracteres y origen. Madrid: Editorial Visor, 1987.

ROGENT ALBID, Jordi. Los centros históricos: Política urbanística y programas de actuación. Barcelona: Gustavo Pili, 1983.

ROJAS, Eduardo. La ciudad en el siglo XXI. Experiencias exitosas en gestión del desarrollo urbano en América Latina. Washington, D.C.: Banco Interamericano de desarrollo, 1998.

\_\_\_\_\_ Las recuperaciones de áreas urbanas centrales. Washintong, D.C.: Banco Interamericano de desarrollo, 2002.

ROMERO, José Luís. Latinoamérica: las ciudades y las ideas. Medellín: Universidad de Antioquia, 1999.

SAHLINS, Marshall. Traducción de Jairo Tocancipá. “Dos o tres cosas que sé, acerca del concepto de cultura”. En: Revista colombiana de antropología. Volumen 37, enero – diciembre de 2001. Pg. 290 – 327.

SALAZAR FERRO, José (et. Al.). Estudios sobre la ciudad colombiana: patrimonio urbano en Colombia. Subdirección de patrimonio. Santafé de Bogotá: Colcultura, 1996.

SALDARRIAGA ROA, Alberto (et. Al.). Patrimonio urbano en Colombia. Colombia: Colcultura, 1996.

SALDARRIAGA, Alberto. “Tipologías arquitectónicas de interés patrimonial”, Patrimonio Urbano en Colombia. Bogotá: Panamericana Formas e impresos, 1996.

SOTO BOUTIN, Luis Armando. Buenaventura: Tierra de contrastes. El mundo al vuelo. Bogotá, No. 181, febrero 1994.

SUBDIRECCIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL: edificios y sectores de ciudades declaradas monumentos nacionales por la ley de la república o decreto. Colombia: Colcultura, 1990.

SZTULVARK, Pablo. Ciudad memoria: monumento, lugar y situación urbana. No. 1, Buenos Aires: La biblioteca, 2004. 200-205 p.

TAFURI, Manfredo. Teorías e Historia de la arquitectura. Barcelona: Lalia, 1972.

TAYLOR, Charles. El multiculturalismo y la política del reconocimiento. México: Fondo de Cultura Económica, 1994.

TIRADO MEJÍA, Álvaro. Introducción a la Historia económica colombiana. Bogotá: El Ancora, 1988.

VALENCIA LLANOS, Alonso. La metodología en la Investigación Histórica Regional del Valle del Cauca. Historia y espacio. Revista de la Facultad de Humanidades. Universidad del Valle. Número 25. Julio- diciembre de 2005.

VOVELLE, Michel. Ideologías y mentalidades. Barcelona: Ariel, 1985.

WAISMAN, Marina. El interior de la Historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos. Historia y teoría Latinoamericana. Bogotá: Escala, 1993.

\_\_\_\_\_ La arquitectura descentrada. Historia y teoría Latinoamericana. Bogotá: Escala, 1995.

YACUP, Sofonías. Litoral Recóndito. Buenaventura: Editorial, Asociación para la defensa de los recursos naturales y del patrimonio sociocultural del Litoral Pacífico, 1976.

YOURI, Carlos Mario. Del monumento a la ciudad: el fin de la idea del monumento en el nuevo orden espacio-temporal de la ciudad. Bogotá: Universidad Javeriana, 2002.

ZAMBRANO, Fabio. “La ciudad y las ciencias sociales en Colombia”. En: De la Atenas suramericana a la Bogotá moderna. La construcción de la cultura ciudadana. Bogotá D.C., febrero, 2002. 9 – 16 p.

ZAMBRANO, Fabio. Bogotá: “El inicio de la modernidad”. En: Bogotá, un evento una década. Vicepresidencia de Gestión cívica y social. Centro hábitat urbano. Bogotá D.C.: Cámara de Comercio de Bogotá, noviembre 2005. 11 – 24 p.

ZULUAGA Ramírez, Francisco. El paraguas: las formas de hacer historia local (I parte). Revista Historia y Espacio. No. 26. Cali: Universidad del Valle, enero-junio 2006. 109-132 p.

ZULUAGA Ramírez, Francisco. Reflexiones sobre la historia local. Revista Historia y Espacio. No. 27. Universidad del Valle. Pág. 113-127. Cali, Junio-diciembre, 2006.